



**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Solidna polityka dźwięku: ochrona obywateli
i przyrody przed zanieczyszczeniem hałasem**

(C/2026/3458)

Sprawozdawczyni:	Marieke SCHOUTEN (NL/Zieloni i Progresywni), członkini zarządu gminy Nieuwegein
Dokumenty źródłowe:	Opinia z inicjatywy własnej (art. 41 lit. b) ppkt (ii) RW)

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR)

ZALECENIA POLITYCZNE

Kontekst ogólny

1. Zauważa, że pomimo sporządzania map hałasu i planowania działań zgodnie z dyrektywą w sprawie hałasu w środowisku⁽¹⁾ od 20 lat nie poczyniono żadnych znaczących postępów, jeśli chodzi o cichsze środowisko życia. Podkreśla, że wpływ hałasu jest trwałym problemem, ponieważ całkowita liczba osób narażonych na szkodliwy poziom hałasu utrzymywała się w ciągu ostatniej dekady na stałym poziomie. Zaznacza również, że ten ogólny brak postępu skrywa istotne różnice terytorialne. Niektóre regiony i społeczności lokalne – w tym liczne obszary głównie wiejskie i górskie o rozproszonej zabudowie i ograniczonych alternatywnych możliwościach transportowych oraz obszary wypiarskie o dużej presji sezonowej związanej z mobilnością i aktywnością turystyczną – doświadczają utrzymującej się, a nawet rosnącej ekspozycji na hałas związany z transportem i rekreacją. Komitet wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia, aby mapy hałasu i plany działań systematycznie uwzględniały te specyficzne uwarunkowania terytorialne, m.in. poprzez jasne rozróżnienie między szkodliwym hałasem przemysłowym i komunikacyjnym a dźwiękami o znaczeniu kulturowym lub występującymi naturalnie.

2. Zwraca uwagę, że zanieczyszczenie hałasem jest problemem nie tylko lokalnym – jest to wspólne wyzwanie w całej Unii Europejskiej o oddziaływaniu lokalnym, a rozwiązanie wymaga skoordynowanych działań na wszystkich poziomach sprawowania rządów. Podkreśla, że ani samo prawodawstwo europejskie, ani odoosobnione środki lokalne nie są wystarczające do osiągnięcia celów.

3. Zauważa, że chociaż głównym źródłem szkodliwego hałasu jest ruch drogowy i dlatego należy zachęcać do zastąpienia go transportem kolejowym, zanieczyszczenie hałasem pochodzi jednak z wielu źródeł, w tym z transportu kolejowego i lotniczego, zajęć rekreacyjnych i zachowań sąsiadów. Pojawiły się także nowe źródła hałasu, na przykład pompy ciepła, turbiny wiatrowe i urządzenia klimatyzacyjne. Zarówno w prawodawstwie, jak i w ocenach dotyczących poszczególnych źródeł zbyt mało uwagi poświęca się ogólnemu narażeniu na hałas, które wynika z połączenia różnych źródeł hałasu. Nie należy lekceważyć skumulowanych skutków tych źródeł – zwłaszcza na cichych obszarach wiejskich – ani negatywnego wpływu połączonych czynników stresogennych, takich jak hałas i zła jakość powietrza, na zdrowie, wydajność i jakość życia.

4. Zwraca uwagę na wnioski zawarte w sprawozdaniu Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) w sprawie hałasu w środowisku w Europie w 2025 r.⁽²⁾, a w szczególności na to, że wielu Europejczyków jest narażonych na szkodliwy poziom hałasu związanego z transportem zwłaszcza z ruchu drogowym, ale także kolejowym i lotniczym. Przypomina, że zanieczyszczenie hałasem wiąże się ze znacznymi kosztami gospodarczymi, przy czym szacowana strata wynosi 95,6 mld EUR rocznie z powodu zmniejszonej wydajności i obciążenia chorobami wynikającymi z zanieczyszczenia hałasem, co stanowi 0,6 % europejskiego PKB. Zauważa ponadto, że nadmierne poziomy hałasu ograniczają również użytkowanie gruntów, uniemożliwiając budowę nowych budynków mieszkalnych na dotkniętych tym problemem obszarach, co potęguje straty gospodarcze i utrudnia zaradzenie niedoborom mieszkań.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj>).

⁽²⁾ Environmental noise in Europe – 2025 | Publikacje | Europejska Agencja Środowiska (EEA).

5. Zwraca uwagę, że narażenie na hałas dotyka w nieproporcjonalnym stopniu ludność miejską, w tym społeczności w niekorzystnej sytuacji społecznej i gospodarczej często mieszkające na obszarach narażonych na wyższy poziom hałasu, takich jak obszary położone w pobliżu kolei, ruchliwych dróg, obszarów przemysłowych lub portów lotniczych. Podkreśla, że skutki te są szczególnie poważne w przypadku dzieci, osób starszych i osób z niektórymi niepełnosprawnościami i często potęgują je gorsza jakość powietrza i ograniczony dostęp do terenów zielonych.

6. Zwraca uwagę na problem samochodów osobowych i motocykli z celowymi modyfikacjami zwiększającymi hałas, a także na nielegalne wyścigi nocne po głównych arteriach miejskich i obwodnicach, regularnie powodujące zakłócenia snu i poważnie wpływające na jakość życia w miastach.

7. Podkreśla, że chociaż hałas jest często postrzegany głównie jako czynnik powodujący zakłócenia snu i dokuczliwość na poziomie społeczności, co prowadzi do problemów społecznych, jego wpływ na zdrowie jest znacznie szerszy. Należy w szczególności wspomnieć o zakłóceniach snu w nocy spowodowanych hałasem. Długotrwały hałas przyczynia się do poważnych negatywnych skutków zdrowotnych, takich jak choroby układu krążenia, zaburzenia zdrowia psychicznego oraz trudności w czytaniu i uczeniu się, a także zaburzenia koncentracji i rozwoju poznawczego, co ostatecznie przyczynia się do przedwczesnych zgonów. Sprawia to, że zanieczyszczenie hałasem jest nie tylko problemem środowiskowym i zdrowotnym, lecz również edukacyjnym i społecznym.

8. Zauważa, że negatywny wpływ na zdrowie występuje już przy poziomie hałasu znacznie poniżej progów, które państwa członkowskie są zobowiązane zgłaszać na mocy dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku. Podkreśla, że Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) zaleca znacznie bardziej rygorystyczne pułapy narażenia na hałas niż te określone we wspomnianej dyrektywie. Skutkuje to niedoszacowaniem liczby osób narażonych na wysoki poziom hałasu i zakłócenia snu.

9. Podkreśla, że brak jasnych i możliwych do wyegzekwowania celów na poziomie UE nadal ogranicza skuteczny podział zadań związanych z wdrażaniem planów redukcji hałasu, oraz kładzie nacisk na potrzebę lepszej koordynacji między różnymi szczeblami w dziedzinie wdrażania planów redukcji hałasu.

10. Stwierdza, że powszechnie stosowany wskaźnik hałasu dla pory dziennej, wieczornej i nocnej „Lden”, który odpowiada średniemu rocznemu poziomowi hałasu, jest dobrze skorelowany z odczuwaną dokuczliwością i skutkami zdrowotnymi powodowanymi przez regularne źródła hałasu, takie jak normalny ruch drogowy. Podkreśla, że nie ma to zastosowania do szczytowych wartości hałasu generowanych przez głośne motocykle lub samochody po tuningu silnika, które powodują wiele uciążliwości i zakłóceń snu. Zauważa, że niektóre państwa członkowskie próbują rozwiązać ten problem poprzez instalowanie kamer akustycznych, aby karać mandatami kierowców powodujących zbyt duży hałas, ale niestety egzekwowanie przepisów jest nadal skomplikowane pod względem technicznym i prawnym.

11. Podkreśla potrzebę uwzględnienia wpływu na różnorodność biologiczną, biorąc pod uwagę, że 29 % obszarów Natura 2000 jest dotkniętych szkodliwym hałasem transportowym, który zakłóca zachowanie dzikiej fauny i flory, reprodukcję i funkcje ekosystemu. Obecne prawodawstwo nie zawiera wymogów dotyczących monitorowania różnorodności biologicznej na lądzie, co wskazuje na znaczenie zintegrowanych strategii zarządzania dla ochrony zarówno różnorodności biologicznej, jak i spokoju na obszarach chronionych. Komitet wskazuje na brak zasobów do skutecznego monitorowania i ograniczania hałasu.

12. Przyznaje, że podejście do problemu zanieczyszczenia hałasem skoncentrowane na jego źródłach jest wysoce pożądane, ale częścią skutecznej i bardzo potrzebnej całościowej i ukierunkowanej na człowieka strategii na rzecz ograniczenia hałasu powinny być także bardziej krótkoterminowe środki chroniące osoby najbardziej narażone. W związku z tym podejście to należy stosować równolegle z natychmiastowymi środkami ograniczania hałasu.

13. Z zadowoleniem przyjmuje porozumienie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ⁽³⁾ w sprawie nowych norm dla statków powietrznych w zakresie efektywności paliwowej i poziomów hałasu – od 2029 r. przyszłe statki powietrzne będą musiały być cichsze o co najmniej 6 dB – co przyczyni się do zrównoważonego rozwoju lotnictwa. |Zwraca zarazem uwagę, że potrzebne są dalsze środki w celu ograniczenia hałasu powodowanego przez lotnictwo.

⁽³⁾ ID-358—Noise-standard_ICAO_final.pdf.

Strategiczne znaczenie polityki UE w zakresie hałasu dla władz lokalnych i regionalnych

14. Uważa, że brak ogólnych celów UE w zakresie ograniczenia hałasu może zniechęcać państwa członkowskie oraz władze lokalne i regionalne do podejmowania skutecznych środków na rzecz ograniczenia zanieczyszczenia hałasem. Zauważa, że na szczeblu UE nadal nie ma wystarczającego poparcia dla wprowadzenia bardziej zdecydowanych środków ochrony przed hałasem na szczeblu lokalnym, nie tylko na gęsto zaludnionych obszarach miejskich, ale również na obszarach o charakterze głównie wiejskim i górskim.

15. Zauważa, że niektóre źródła hałasu nie mieszczą się w tradycyjnym kontekście miejskim, i zwraca uwagę na epizodyczny, ale znaczący wpływ hałasu związanego z wojskowymi działaniami szkoleniowymi w regionach przygranicznych i wiejskich, które to działania – choć należą do kompetencji krajowych – wymagają poprawy koordynacji, wcześniejszej komunikacji i środków łączących w celu ochrony dotkniętych społeczności lokalnych.

16. Zwraca uwagę, że UE ma podstawę prawną do opracowania polityki dotyczącej zanieczyszczenia hałasem w oparciu o artykuły Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (art. 191 i 192), które koncentrują się na zachowaniu, ochronie i poprawie jakości środowiska oraz ochronie zdrowia ludzkiego.

17. Uznaje kluczową rolę władz lokalnych i regionalnych w przeciwdziałaniu zanieczyszczeniu hałasem. Władze lokalne i regionalne ponoszą odpowiedzialność za planowanie przestrzenne, mieszkalnictwo i zarządzanie przestrzenią publiczną, nadzorują systemy transportowe, środki przystosowania się do zmiany klimatu i technologie transformacji energetycznej – wszystkie te elementy kształtują środowisko akustyczne doświadczane przez obywateli.

18. Odnotowuje, że w Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby z 2021 r. określono orientacyjny cel dotyczący zmniejszenia do 2030 r. o 30 % (w porównaniu z poziomem z 2017 r.) liczby osób przewlekłe dotkniętych hałasem komunikacyjnym. Zwraca uwagę, że w sprawozdaniu EEA z 2025 r. dotyczącym monitorowania realizacji i perspektyw zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń⁽⁴⁾ stwierdzono, że w obecnej sytuacji UE nie będzie w stanie osiągnąć tego celu do 2030 r., ponieważ różne strategie polityczne mające na celu rozwiązanie problemu hałasu związanego z transportem, takie jak przepisy dotyczące poziomów hałasu emitowanego przez pojazdy silnikowe i zarządzania hałasem emitowanym przez statki powietrzne, nie doprowadziły do ogólnego zmniejszenia hałasu. Podkreśla, że aby UE mogła osiągnąć swój cel, konieczne są dalsze wysiłki.

19. Popiera rolę energii ze źródeł odnawialnych w osiąganiu neutralności klimatycznej i podkreśla znaczenie zarządzania hałasem powodowanym przez turbiny wiatrowe na obszarach wiejskich i obszarach o niskim poziomie hałasu tła poprzez zadbanie o odpowiednią lokalizację, środki operacyjne i przejrzyste monitorowanie, zgodnie z wytycznymi WHO.

Zalecenia

20. Wzywa Komisję, by traktowała hałas jako podstawowy problem z zakresu zdrowia publicznego i środowiska – który zmniejsza również wydajność gospodarczą, a zatem wpływa na konkurencyjność UE – z takim samym zaangażowaniem i pozytywnymi wynikami jak zanieczyszczenie powietrza.

21. Wzywa Komisję Europejską, ze względu na znaczną utratę lat zdrowego życia spowodowaną zanieczyszczeniem hałasem, do rozważenia przeglądu dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku, aby wprowadzić ambitne wymogi w zakresie redukcji hałasu na szczeblu UE i zintensyfikować wysiłki na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia hałasem u źródeł, a także dostosować pułapy w sprawozdawczości dotyczącej narażenia na hałas do wartości zalecanych przez WHO, tak aby osiągnąć kluczowy cel planu działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń, jakim jest zmniejszenie liczby osób długotrwale narażonych na hałas komunikacyjny o 30 % do 2030 r.

22. Zaleca, by władze lokalne i regionalne, jeżeli zidentyfikują istotne problemy z hałasem związanym z rekreacją, były zachęcane do ich rozwiązywania w ramach planów działania dotyczących dyrektywy w sprawie hałasu w środowisku. Zwraca się do Komisji o zapewnienie władzom lokalnym i regionalnym wytycznych, w tym wspólnej metodologii oceny, dotyczących sposobu oceny hałasu związanego z rekreacją i przeciwdziałania mu.

⁽⁴⁾ Zero pollution monitoring and outlook 2025.

23. Zaleca, aby dyrektywa w sprawie hałasu w środowisku zawierała przepisy dotyczące zapewnienia systematycznego monitorowania i ograniczania wpływu zanieczyszczenia hałasem na różnorodność biologiczną, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wrażliwych pod względem ekologicznym, takich jak obszary Natura 2000 oraz rozległych terenów zalesionych i górskich, na których hałas związany z transportem i turystyką może znacząco wpływać na dziką faunę i funkcjonowanie ekosystemów, a także korytarzy przemieszczania się oraz siedlisk dużych zwierząt. Apeluje o ukierunkowane wytyczne i fundusze na rzecz skutecznego monitorowania i ograniczania hałasu, także z wykorzystaniem programów takich jak „Horyzont”, LIFE i Interreg do gromadzenia danych.

24. Zaleca większą spójność między dyrektywą w sprawie hałasu w środowisku a planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń, aby zapewnić ogólne ramy, które następnie ukierunkowałyby politykę dotyczącą źródeł zanieczyszczeń. Platforma zainteresowanych stron na rzecz eliminacji zanieczyszczeń (zarządzana wspólnie przez Komisję Europejską i KR) powinna odgrywać kluczową rolę w pracach nad zanieczyszczeniem hałasem i w monitorowaniu postępów.

25. Zwraca się do Komisji Europejskiej o opracowanie długoterminowego europejskiego programu strategicznego z realistycznymi celami pośrednimi w zakresie redukcji hałasu dostosowanymi do celów zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, aby rozwiązać utrzymujący się problem zanieczyszczenia hałasem.

26. Zdecydowanie apeluje o skuteczne egzekwowanie, aby zapewnić terminową realizację i porównywalność map hałasu i planów działania, z jasnymi wytycznymi dla władz lokalnych i regionalnych, a także niezbędnym wsparciem, wiedzą i wiedzą fachową, aby pomóc w sporządzeniu map hałasu i planów działania.

27. Podkreśla pilną potrzebę wzmocnienia zdolności władz lokalnych i regionalnych oraz zapewnienia im odpowiedniego wsparcia metodologicznego, technicznego i finansowego w zakresie pomiaru poziomów zanieczyszczenia hałasem, prowadzenia działań uświadamiających i wdrażania innowacyjnych środków technicznych. Zaznacza, że ponieważ odpowiedzialność za wdrażanie spoczywa w dużej mierze na władzach lokalnych i regionalnych, takie wsparcie powinno być stabilne i wystarczające, aby umożliwić skuteczną realizację planów działania w zakresie hałasu, w tym na obszarach o bardziej ograniczonych zasobach. Zwraca również uwagę na potrzebę dopilnowania, aby władze lokalne i regionalne były w pełni informowane o zagrożeniach dla zdrowia i zagrożeniach gospodarczych łączonych z zanieczyszczeniem hałasem. Wzywa państwa członkowskie, by przyznały władzom lokalnym i regionalnym jasne prawne kompetencje i niezbędne środki do przeciwdziałania hałasowi u źródła, oraz aby te zasoby były wykorzystywane na poziomie, gdzie działania są najskuteczniejsze.

28. Wzywa do przeglądu dyrektywy 2000/14/WE⁽ⁱ⁾ w sprawie emisji hałasu przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń i w celu uwzględnienia gwarantowanego poziomu ciśnienia akustycznego (np. w odległości 1 metra lub na stanowisku operatora) w dokumentacji produktu i na etykiecie – oprócz wymaganego poziomu mocy akustycznej – aby lepiej informować konsumentów i użytkowników.

29. Wzywa do lepszego wykorzystania istniejących instrumentów finansowych UE w celu wspierania środków ograniczania hałasu i apeluje, by UE zapewniała specjalne i wyraźnie identyfikowalne finansowanie na rzecz środków ograniczania hałasu, w tym cichych nawierzchni dróg, zielonych stref buforowych chroniących przed hałasem, izolacji narażonych budynków, innowacyjnych technologii monitorowania i inicjatyw w zakresie nauki obywatelskiej.

30. Wzywa do wzmocnienia rozporządzenia w sprawie cichszych opon w UE i podkreśla, że potrzebne są dalsze badania⁽ⁱⁱ⁾ w celu określenia konkretnych kompromisów z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa, ścierania i oporu tocznienia.

31. Wzywa do promowania innowacyjnych technologii, takich jak czujniki hałasu, którym powinny towarzyszyć, we właściwym czasie i po gruntownych testach, zharmonizowane ramy prawne zapewniające ich techniczną niezawodność i pewność prawa.

⁽ⁱ⁾ Dyrektywa 2000/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń (Dz.U. L 162 z 3.7.2000, s. 287, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/14/oj>).

⁽ⁱⁱ⁾ Technical support for EU policy-making on tyre noise reduction.pdf.

32. Apeluje o łatwą procedurę – opartą na wyważonym podejściu opracowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego – umożliwiającą państwom członkowskim zmniejszenie liczby lotów nocnych w celu ograniczenia znaczącego wpływu na zdrowie związanego z poważnymi zaburzeniami snu wśród mieszkańców okolic portów lotniczych.

33. Z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie nowej skali emisji hałasu ⁽⁷⁾ (klasy A–E) na etykiecie energetycznej pomp ciepła, aby pomóc konsumentom w porównywaniu różnych produktów. Wzywa do rozszerzenia tego systemu również na inne hałaśliwe urządzenia.

34. Wzywa do przeglądu maksymalnej dopuszczalnej mocy akustycznej pomp ciepła, ponieważ obowiązujące limity (wrzesień 2015 r.) są nieaktualne. Zwraca uwagę, że należy również uwzględnić skumulowane skutki kilku urządzeń ⁽⁸⁾.

35. Apeluje o przeprowadzanie okresowego przeglądu limitów emisji hałasu ze wszystkich odpowiednich źródeł oraz o rozważenie usunięcia z rynku najgłośniejszych produktów, aby zachęcić producentów do opracowywania cichszych produktów.

36. Wzywa do koordynacji na szczeblu europejskim w odniesieniu do rozwoju technicznego i prawnego w dziedzinie kamer akustycznych, w tym kwestii wykonalności prawnej, aby umożliwić spójne i skuteczne egzekwowanie środków przeciwko hałaśliwym pojazdom i sposobom prowadzenia pojazdu.

37. Zdecydowanie opowiada się za wdrożeniem środków uniemożliwiających producentom samochodów wprowadzanie dodatkowego sztucznego dźwięku do pojazdów elektrycznych do celów niefunkcyjnych, jak ma to miejsce w przypadku samochodów sportowych.

38. Wzywa władze lokalne i regionalne do dalszego włączania do swoich planów dotyczących mobilności miejskiej i zagospodarowania przestrzennego środków zmniejszających hałas, takich jak znaczniejsze ograniczenia prędkości, cichsze nawierzchnie dróg, bezpieczna infrastruktura dla aktywnej mobilności oraz większa oferta transportu publicznego i współdzielonego.

39. Zaleca władzom lokalnym i regionalnym opracowanie zintegrowanych środków ograniczania hałasu i zanieczyszczenia powietrza, ponieważ oba rodzaje zanieczyszczenia często pochodzą z tych samych źródeł. Byłoby to korzystne zwłaszcza dla osób mieszkających na obszarach szczególnie narażonych na hałas i zanieczyszczenie powietrza.

40. Zachęca władze lokalne i regionalne do opracowania odpowiednich narzędzi ochrony przed hałasem na zewnątrz pomieszczeń na obszarach zamieszkałych, do wspierania ukierunkowanej ochrony obiektów narażonych na hałas, takich jak szkoły, szpitale i placówki opieki, oraz do wyznaczania i ochrony stref ciszy na obszarach metropolitalnych, a także w regionach podmiejskich i wiejskich. Popiera podejście oparte na krajobrazie dźwiękowym, w ramach którego uznaje się znaczenie otoczenia o niskim poziomie hałasu dla dobrostanu, różnorodności biologicznej i spójności terytorialnej. Specjalną uwagę należy zwrócić na skumulowane zanieczyszczenie hałasem na obszarach o ograniczonej przepustowości i dużej sezonowości.

41. Zaleca zajęcie się źródłem hałasu na zewnątrz pomieszczeń w celu zachowania i ochrony korzyści rekreacyjnych wynikających z zielonych, cichych obszarów miejskich, takich jak parki.

42. Zachęca władze lokalne i regionalne do włączenia aspektu zanieczyszczenia hałasem do planowania przestrzennego i miejskiego, co umożliwi pogodzenie różnych sposobów użytkowania gruntów przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony środowiska i zdrowia.

⁽⁷⁾ Ares(2025) 10453708.

⁽⁸⁾ Załącznik II do Rozporządzenie Komisji (UE) nr 813/2013 z dnia 2 sierpnia 2013 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla ogrzewaczy pomieszczeń i ogrzewaczy wielofunkcyjnych (Dz.U. L 239 z 6.9.2013, s. 136, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/813/oj>).

43. Zaleca, aby władze lokalne i regionalne dokonały przeglądu i w miarę możliwości zoptymalizowały funkcjonowanie miejskich usług nocnych, takich jak zbieranie odpadów, sprzątanie ulic lub inne potencjalnie hałaśliwe działania, w celu zmniejszenia ich wpływu akustycznego. Zachęca do promowania odnowy floty w kierunku cichszych pojazdów oraz do dostosowania rozkładów jazdy i procedur w celu zminimalizowania niedogodności dla obywateli.

Bruksela, dnia 7 maja 2026 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Regionów
Kata TÜTTŐ
