

Avizul Comitetului Regiunilor „Directiva privind zgomotul ambiental: calea de urmat”

(2012/C 113/08)

COMITETUL REGIUNILOR

- salută beneficiile reale aduse de directivă, însă deplânge faptul că nici directiva, nici raportul privind aplicarea sa nu menționează în mod specific autoritățile locale și regionale și rolul crucial jucat de aceste autorități în combaterea zgomotului excesiv;
- observă că poluarea sonoră reprezintă în primul rând o problemă locală, ce necesită însă o rezolvare europeană și solicită în acest sens ca UE să elaboreze o politică ambițioasă privind emisiile sonore, sub forma unor măsuri la nivel european prin care să se abordeze problema la sursă;
- propune ca, după o evaluare aprofundată a impactului asupra autorităților locale și regionale, Comisia să stabilească valori de prag sau valori țintă pe baza recomandărilor OMS în materie de sănătate;
- subliniază necesitatea articulării și complementarității între diferitele instrumente legislative care reglementează domeniile asociate cu zgomotul la sursă și necesitatea de a completa lacunele legislative cum ar fi cele legate de autovehicule (în special automobilele și camioanele), cauciucuri, căi rutiere, căi ferate și aeroporturi, prin elaborarea unui cadru legal care să prevadă un corp de instrumente comun;
- subliniază importanța acordării de sprijin financiar și asistență tehnică pentru autoritățile locale și regionale, precum și necesitatea unor măsuri complementare la nivel UE și național în materie de aplicare a politicii UE privind poluarea sonoră;
- solicită integrarea preocupărilor în materie de zgomot și de poluare sonoră în toate procesele și inițiativele politice pertinente, în special într-un viitor al șaptelea program de acțiune al UE pentru mediu, într-un al doilea plan de acțiune al UE privind mediul și sănătatea, precum și în inițiativele privind transporturile durabile din cadrul programelor de dezvoltare regională ale UE și al politicilor de amenajare a teritoriului;
- recomandă Comisiei să extindă conceptul de guvernanță pe mai multe niveluri și la alte domenii, printre care și zgomotul, având ca posibilă referință în acest sens Convenția primarilor.

Raportor	José MACÁRIO CORREIA (PT-PPE), primarul oraşului Faro
Document de referinţă	Raportul Comisiei către Parlamentul European şi către Consiliu referitor la punerea în aplicare a Directivei privind zgomotul ambiental în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2002/49/CE COM(2011) 321 final

I. RECOMANDĂRI POLITICE

COMITETUL REGIUNILOR

A. *Observaţii generale*

1. afirmă importanţa combaterii poluării sonore şi a dezvoltării politicii UE în materie de zgomot adoptate la 25 iunie 2002 sub forma Directivei 2002/49/CE a Parlamentului European şi a Consiliului, Directiva privind zgomotul ambiental;

2. salută beneficiile reale aduse de directivă în ceea ce priveşte cartografierea zgomotului, stabilirea de indicatori comuni, evaluarea expunerii populaţiei UE la zgomot şi stabilirea organismelor competente în materie de elaborare a planurilor de acţiune;

3. salută raportul Comisiei privind aplicarea directivei ca fiind un bun punct de plecare pentru o necesară revizuire a Directivei privind zgomotul ambiental;

4. regretă că unele state membre nu au respectat termenul de prezentare a hărţilor acustice şi că a trebuit iniţiată o procedură privind încălcarea dreptului UE împotriva Maltei;

5. deplânge faptul că nici directiva, nici raportul privind aplicarea sa nu menţionează în mod specific autorităţile locale şi regionale şi nu subliniază rolul crucial jucat de aceste autorităţi în combaterea zgomotului excesiv; prin urmare, doreşte să fie implicat pe deplin în elaborarea politicilor viitoare;

6. observă că poluarea sonoră reprezintă în primul rând o problemă locală, ce necesită însă o rezolvare europeană. În acest sens, Comitetul solicită elaborarea unei politici europene ambiţioase privind emisiile sonore, sub forma unor măsuri la nivel european prin care să se abordeze problema la sursă;

7. reafirmă necesitatea stabilirii unor obiective de reducere a zgomotului la care este expusă populaţia în zone construite, în parcuri publice sau în alte zone liniştite din aglomerări, în zonele liniştite din zonele rurale, în apropierea şcolilor, a spitalelor şi a altor clădiri sau zone sensibile la zgomot;

8. constată că, în enumerarea efectelor zgomotului asupra sănătăţii, Comisia omite să numească explicit două dintre cele mai des întâlnite efecte ale expunerii la zgomot, care sunt tinitusul şi hiperacuzia (sensibilitate extremă la zgomot), care implică adesea o scădere a acuităţii auditive cauzate de expunerea la niveluri ridicate de zgomot. Cel puţin 10 % din

populaţie suferă de tinitus şi/sau de hiperacuzie, un fenomen în creştere în rândul tinerilor, determinat de nivelurile ridicate de zgomot. De aceea, este extrem de important ca publicul larg să fie informat cu privire la problemele de sănătate cauzate de expunerea la zgomot;

9. constată că în enumerarea iniţiativelor anterioare şi a celor viitoare ale UE în acest domeniu nu se regăseşte nicio măsură de reducere a nivelurilor ridicate de zgomot din unele spaţii publice precum discotecile;

10. subliniază necesitatea de a ţine cont de datele recente ale Organizaţiei Mondiale a Sănătăţii (OMS) în ceea ce priveşte valorile/intervalele de bandă aplicate în cadrul hărţilor acustice, datele indicând că limitele de raportare pentru valorile indicatorului L_{NIGHT} trebuie coborâte la 40 dB şi că trebuie luate în calcul costurile sociale ale zgomotului produs de traficul rutier, feroviar şi aerian; solicită să se includă cele mai recente date ale OMS şi în graficele doză de zgomot-costuri cu ajutorul cărora se calculează costurile sociale ale zgomotului rutier;

11. solicită integrarea preocupărilor în materie de zgomot şi de poluare sonoră în toate procesele şi iniţiativele politice pertinente, în special într-un viitor al şaptelea program de acţiune al UE pentru mediu, într-un al doilea plan de acţiune al UE privind mediul şi sănătatea, precum şi în iniţiativele privind transporturile durabile din cadrul programelor de dezvoltare regională ale UE şi al politicilor de amenajare a teritoriului;

B. *Combaterea zgomotului la sursă*

12. subliniază necesitatea articulării şi complementarităţii dintre diferitele instrumente legislative care reglementează domeniile asociate cu zgomotul la sursă şi necesitatea de a completa lacunele legislative cum ar fi cele legate de autovehicule (în special automobilele şi camioanele), căi rutiere, căi ferate şi aeroporturi, prin elaborarea unui cadru legal care să prevadă un corp de instrumente comun;

13. recunoaşte urgenţa remedierii anumitor lacune ale directivei actuale şi consideră necesară şi oportună elaborarea unor metodologii comparative pentru măsurarea zgomotului, utilizarea de reţele pentru măsurarea şi observarea acustică, incluzându-se criterii de standardizare, pentru valorile de prag sau pentru valorile ţintă, pentru metodele de raportare şi de evaluare, precum şi pentru controlul respectării directivei;

14. subliniază necesitatea de a combate zgomotul la sursă şi beneficiile economice ale acţiunilor preventive în acest sens, prin recurgerea la tehnologiile cele mai avansate şi respectarea limitelor de emisii stabilite în vederea controlului poluării sonore, în loc să se reducă la minimum efectele deja produse;

15. insistă asupra beneficiilor asociate cu reducerea la sursă a zgomotului generat de trafic, ca mijloc de a reduce cheltuielile care revin autorităților locale și autorităților responsabile cu traficul rutier, în special în ceea ce privește amplasarea de bariere acustice și izolarea fonică;

16. subliniază importanța integrării problematicii legate de limitarea poluării sonore în politicile de amenajare a teritoriului și de urbanism, mai ales pentru a limita la sursă zgomotele provenind din traficul rutier și de la vecini;

17. subliniază că este importantă includerea reducerii zgomotului printre obiectivele unui sistem de transporturi competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, așa cum au fost stabilite de Comisia Europeană în Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor”, și propune ca, în scopul reducerii poluării sonore, să se aplice și să se evalueze măsuri durabile, eficiente din punct de vedere energetic și care îmbunătățesc calitatea aerului. În vederea punerii în aplicare a Cărții albe, Comitetul propune elaborarea unui plan de acțiune însoțit de un calendar și de măsuri și etape de evaluare;

18. consideră că o politică ambițioasă a UE privind zgomotul ar trebui să cuprindă următoarele măsuri:

- pentru noile vehicule: standarde de emisie pentru toate tipurile de vehicule și utilaje (utilizate la sol și în subteran, pe apă și sub apă, în aer etc.);
- pentru vehiculele existente: măsuri de înlocuire a celor mai vechi vehicule și utilaje cu altele, mai puțin poluante fonic, iar în cazul vehiculelor feroviare, dotarea cu echipamente de protecție împotriva zgomotului;
- utilizarea unor noi metode de testare. Comitetul recomandă elaborarea unor proceduri de testare a vehiculelor și motoarelor care să controleze emisiile în condiții reale;
- dezvoltarea și îmbunătățirea unor pneuri cu poluare sonoră redusă;

19. solicită ca sectorul transporturilor să integreze aceste obiective de reducere a poluării sonore, eventual prin instrumente economice precum taxarea accesului la rețea sau a utilizării rețelei (rutiere, feroviare, maritime sau aeriene), astfel încât poluatorii să preia costurile induse de poluarea sonoră pe care o provoacă;

20. recomandă o strategie concepută de comun acord și stabilirea unor obiective mai ambițioase privind reducerea zgomotului cu ocazia revizuirii Directivei 70/157/CEE privind zgomotul produs de autovehicule, în cadrul Directivei 2001/43/CE privind zgomotul produs de pneuri și al propunerilor privind zgomotul vehiculelor din clasa L, reglementate de Directiva 97/24/CE; de asemenea, solicită măsuri care să le garanteze, în principiu, riveranilor aeroporturilor condiții de odihnă pentru cel puțin 7 ore pe durata nopții;

21. salută evoluțiile recente referitoare la noul sistem de etichetare a pneurilor, care le va oferi consumatorilor, administratorilor parcurilor de autovehicule și autorităților publice posi-

bilitatea de a alege pneurile cu performanțele cele mai ridicate în materie de zgomot; propune, în acest context, ca etichetele să permită, de asemenea, consumatorilor să pună în balanță performanța unui pneu în materie de zgomot și caracteristicile sale în materie de consum de combustibil; în plus, sugerează ca astfel de etichete să fie corelate cu norme europene clare pentru vehiculele care, în combinație cu recurgerea la tehnologiile cele mai recente în materie de suprafețe de drum, au capacitatea de a reduce cu 50 % nivelul de zgomot produs de traficul rutier (10 dB); cu toate acestea, reamintește particularitatea existentă în statele membre nordice, în care – pentru a garanta siguranța rutieră în situații de urgență – există posibilitatea de a utiliza pneuri specifice, de exemplu pneuri cu sau fără crampe în condiții de iarnă și în alte condiții extreme;

22. observă că dezvoltarea unor materiale silențioase pentru suprafețele de drum ar trebui să țină seama de condițiile climatice și meteorologice locale, precum și de îmbunătățirea rezistenței suprafețelor la tratamentele antiderapante (sare, pneuri cu nituri);

23. subliniază faptul că Directiva 2000/14/CE privind zgomotul emis de echipamentele utilizate în exterior este un instrument de maximă importanță;

24. recunoaște necesitatea de a înlocui sau de a adapta materialul rulant existent pe căile ferate, cât mai rapid posibil și cel târziu până în 2020, și de a acorda stimulente pentru utilizarea unor echipamente mai silențioase, în acest domeniu fiind necesară aplicarea instrumentelor de piață, cum ar fi taxa de acces la calea ferată, astfel încât poluatorii să plătească costurile zgomotului pe care îl produc. Pe termen mediu, în cazul în care instrumentele de piață se dovedesc insuficiente, trebuie avute în vedere măsuri suplimentare, de exemplu interzicerea utilizării materialului rulant care nu a fost echipat cu tehnologiile cele mai silențioase. În această privință, CoR dorește să reamintească în special revizuirea politicii UE în domeniul zgomotului generat de traficul feroviar, precum și proiectele pilot în curs de realizare în Germania și în Țările de Jos referitoare la zgomotul legat de traficul feroviar;

25. avertizează asupra necesității imperioase a îmbunătățirii situației zonelor urbane, prin încurajarea utilizării mijloacelor de transport mai silențioase, precum automobilele hibride și electrice și a transporturilor publice cu caracter mai silențios și mai durabil;

26. recomandă adoptarea de măsuri de planificare urbană, cum ar fi liniile de tramvai și ale altor mijloace de transport public, inclusiv sistemele subterane, promovându-se itinerariile pedestre sau cu bicicleta, limitarea traficului automobilelor și a vitezei vehiculelor, integrându-se aspectele de mediu în achizițiile publice și acordând autorităților locale și regionale stimulentele și informațiile adecvate cu privire la mecanismele de finanțare ale UE;

C. *Provocările viitoarei directive privind zgomotul ambiental*

27. îndeamnă la revizuirea anexei V a directivei, care stabilește în mod succint cerințele minime aplicabile planurilor de acțiune în materie de zgomot, și a anexei VI, care definește datele de trimis Comisiei în acest scop, în vederea unei aplicări mai bune și într-o măsură mai mare a directivei și pentru a permite compararea rezultatelor obținute de statele membre;

28. recomandă adoptarea unei standardizări la nivelul UE pentru instrumentele și metodologiile necesare la elaborarea și/sau executarea planurilor de acțiune în materie de zgomot, precum și implicarea unui mare număr de părți interesate, de la institute de cercetare și universități și până la autorități locale și regionale, sub coordonarea unei agenții unice a UE;

29. subliniază, în acest context, că există situații în care autoritățile responsabile pentru elaborarea planurilor de acțiune în materie de zgomot nu se ocupă în același timp și de executarea acestora și solicită ca acestui aspect să i se acorde o atenție deosebită;

30. recomandă Comisiei să extindă conceptul de guvernare pe mai multe niveluri și la alte domenii, printre care și zgomotul, având ca referință Convenția primarilor;

31. solicită încheierea rapidă a proiectului CNOSSOS-EU (Metode comune de evaluare a zgomotului în Europa), în vederea introducerii unei metode de evaluare armonizate pentru toate hărțile acustice în ceea ce privește căile rutiere, căile ferate, industria și aeronavele;

32. propune ca, după o evaluare aprofundată a impactului asupra autorităților locale și regionale, Comisia să stabilească valori de prag sau valori țintă pe baza recomandărilor OMS în materie de sănătate, obligând statele membre să intervină de îndată ce se atinge un anumit nivel de zgomot;

33. își exprimă unele rezerve cu privire la normele europene privind emisiile din perspectiva poluării sonore, atâta timp cât sunt abordate separat de o politică globală privind emisiile sonore. Într-adevăr, autoritățile locale și regionale trebuie să aplice aceste norme europene, deși măsurile ce pot fi luate la acest nivel sunt adesea insuficiente. Ca atare, introducerea eventuală a acestor norme de emisie trebuie concepută în cadrul unei politici europene globale privind poluarea sonoră, care să articuleze clar politica privind emisiile de cea privind emisiile. Comitetul propune luarea următoarelor măsuri:

— elaborarea unei strategii tematice privind poluarea sonoră, cu includerea unei politici europene privind poluarea sonoră (prezentând un calendar, măsuri și termene de evaluare);

— alinierea nivelului de exigență al directivei privind zgomotul ambiental la nivelul de exigență al măsurilor europene de reducere la sursă a emisiilor de zgomot;

— elaborarea unei politici europene privind emisiile, înainte de revizuirea directivei. Într-adevăr, vor trebui să treacă câțiva ani înainte ca măsurile de reducere la sursă să-și producă efectul;

— revizuirea directivei privind zgomotul ambiental;

34. semnaleză importanța reintroducerii valorilor orientative, care se găsesc deja în Cartea verde privind viitoarea politică în materie de zgomot, dar nu și în directiva actuală, și care au fost confirmate de studii mai recente ale OMS drept obiective în materie de protecție; subliniază că trebuie să se țină

seama de faptul că zgomotul din diferite surse are un efect cumulativ și că obiectivele pe termen lung ale OMS trebuie să stea la baza planificării noilor proiecte;

35. recomandă o sinergie crescută a politicilor în materie de zgomot cu cele privind calitatea aerului (atât directiva UE privind calitatea aerului, cât și cea privind zgomotul ambiental prevăd obligații în ceea ce privește planurile de acțiune), ceea ce favorizează o acțiune politică comună mai eficientă;

36. recomandă ca, după efectuarea unei evaluări aprofundate a impactului asupra autorităților locale și regionale, să se stabilească obiective de reducere a expunerii la zgomot, similare celor aplicate în materie de poluare atmosferică și de climă, prevăzându-se un obiectiv care să urmărească reducerea cu cel puțin 15 % a numărului de persoane expuse la un zgomot de 55 dB pe timpul nopții, până în anul 2023;

37. consideră pertinentă luarea în considerare a unei reduceri a nivelului până la un L_{DEN} de 40 dB și un L_{NIGHT} de 35 dB în momentul elaborării viitoarelor hărți acustice;

38. solicită clarificarea anumitor noțiuni din cadrul directivei, respectiv „aglomerări” sau „zone liniștite”;

D. Rolul autorităților locale și regionale

39. subliniază importanța acordării de sprijin financiar și asistență tehnică, precum și necesitatea unor măsuri complementare la nivel UE și național de care să beneficieze autoritățile locale și regionale în materie de aplicare a politicii UE privind poluarea sonoră;

40. menționează importanța creării unei rețele pentru schimbul de informații, de experiență și de bune practici între orașe și regiuni, care să ofere informații actualizate, disponibile în toate limbile;

41. recomandă ca informațiile oferite orașelor și regiunilor să fie de mai bună calitate și mai bine difuzate, precum și punerea la dispoziție a unor instrumente de sprijin și orientare privind vizualizarea pe hărți combinate a zgomotului cumulat provenit din diferite surse. În conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile locale sunt cele care trebuie să stabilească care este cea mai bună modalitate de realizare a campaniilor de informare;

42. propune desfășurarea la nivel local și regional a unor campanii de sensibilizare și de informare privind zgomotul, precum și a unor consultări și audieri publice care să permită o cunoaștere mai aprofundată a realității și să contribuie la o imagine mai clară asupra fenomenului în rândul populației;

43. propune încheierea unui număr sporit de parteneriate între autoritățile locale și regionale și ONG-urile și asociațiile cetățenești de la nivel local, în special prin atribuirea de premii și distincții, ceea ce ar putea contribui la evidențierea unor măsuri creative sau eficiente din punct de vedere al costurilor puse în practică pe teritoriul UE;

E. Recomandări finale

44. susține că stabilirea valorilor limită ale zgomotului este necesară atât pentru asigurarea unui nivel de protecție ridicat, cât și pentru evitarea denaturărilor concurenței pe piața internă din motive legate de respectarea normelor privind protecția împotriva zgomotului. Este însă esențial să se respecte principiul subsidiarității în ce privește stabilirea valorilor țintă și/sau a celor de prag, punerea în aplicare a directivei și deciziile privind eventuala introducere a unor măsuri suplimentare în cazul depășirii acestor niveluri, luându-se în considerare

impactul măsurilor respective asupra autorităților locale și regionale, precum și diversitatea situațiilor din Europa, inclusiv în materie de climă;

45. subliniază importanța proporționalității în ceea ce privește generarea de costuri adiționale și de sarcini administrative pentru întreprinderi și administrațiile publice, acestea trebuind evaluate în raport cu beneficiile care le sunt asociate sub aspectul protecției mediului.

Bruxelles, 16 februarie 2012

Președinta
Comitetului Regiunilor
Mercedes BRESSO
