

Stanovisko Výboru regiónov „Smernica o environmentálnom hluku: ďalší postup“

(2012/C 113/08)

VÝBOR REGIÓNOV

- pozitívne vníma skutočný prínos smernice, ale ľutuje, že ani v smernici, ani v správe o jej uplatňovaní nie je uvedený špecifický odkaz na miestne a regionálne orgány a na rozhodujúcu úlohu, ktorú zohrávajú v boji proti nadmernému hluku;
- poukazuje na to, že hluk je predovšetkým miestnym problémom, ktorý si však vyžaduje riešenie hlavne na európskej úrovni. V tejto súvislosti výbor žiada, aby EÚ vytvorila ambicióznu európsku politiku v oblasti hluku, a to prostredníctvom európskych opatrení zameraných na zdroje hluku;
- navrhuje, aby Komisia po dôkladnom hodnotení vplyvu na miestne a regionálne orgány stanovila na základe zdravotných odporúčaní WHO spúšťacie alebo cieľové hodnoty;
- zdôrazňuje potrebu zosúladenia a komplementarity rôznych normatívnych nástrojov, ktoré regulujú oblasti spájané so zdrojmi hluku, ako aj nevyhnutnosť odstrániť nedostatky v právnych predpisoch, najmä pokiaľ ide o vozidlá, konkrétne osobné a nákladné autá, cesty, železničné trate a letiská, a to prostredníctvom vypracovania právneho rámca, ktorý by mal spoločný základ;
- zdôrazňuje význam poskytovania finančnej a odbornej pomoci regionálnym a miestnym orgánom, ktoré uplatňujú v praxi politiku EÚ v oblasti hluku, a takisto význam doplňujúcich opatrení EÚ a členských štátov;
- vyzýva, aby bola problematika týkajúca sa hluku a hlukového znečistenia začlenená do všetkých relevantných politických postupov a iniciatív, a to najmä do budúceho 7. akčného programu EÚ v oblasti životného prostredia, 2. akčného plánu EÚ v oblasti životného prostredia a zdravia a do iniciatív v oblasti trvalo udržateľnej dopravy v rámci programov regionálneho rozvoja EÚ, ako aj do politiky územného plánovania;
- odporúča Komisii, aby rozšírila koncepciu viacúrovňového riadenia aj na iné oblasti, vrátane oblasti hluku, pričom ako referencia by slúžil Dohovor primátorov a starostov.

Spravodajca	José MACÁRIO CORREIA (PT/EELS), primátor mesta Faro
Referenčný dokument	Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní smernice o environmentálnom hluku v súlade s článkom 11 smernice 2002/49/ES COM(2011) 321 final

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

VÝBOR REGIÓNOV

A. Všeobecné pripomienky

1. zdôrazňuje význam boja proti hluku a rozvoja európskej politiky v oblasti hluku, ktorá bola 25. júna 2002 prijatá smernicou 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady označenou ako smernica o environmentálnom hluku;

2. pozitívne vníma skutočný prínos smernice v zmysle vypracovania hlukových máp, vytvorenia spoločných ukazovateľov, preskúmania vystavenia obyvateľov EÚ hluku a stanovovania subjektov zodpovedných za vypracovanie akčných plánov;

3. víta správu Komisie o uplatňovaní smernice, ktorá predstavuje dobrý východiskový bod pre potrebnú revíziu smernice o environmentálnom hluku;

4. ľutuje, že v niektorých členských štátoch neboli predložené hlukové mapy v stanovenej lehote, ako aj začatie konania vo veci porušenia záväzkov (v prípade Malty);

5. ľutuje, že v smernici ani v správe o jej uplatňovaní nie je uvedený špecifický odkaz na miestne a regionálne orgány a upozorňuje na rozhodujúcu úlohu, ktorú zohrávajú v boji proti nadmernému hluku. Z tohto dôvodu si želá, aby bol v plnej miere zapojený do vypracovávania budúcich politických opatrení;

6. poukazuje na to, že hluk je predovšetkým miestnym problémom, ktorý si však vyžaduje riešenie hlavne na európskej úrovni. V tejto súvislosti výbor žiada, aby EÚ vytvorila ambicióznou európsku politiku v oblasti hluku, a to prostredníctvom európskych opatrení zameraných na zdroj hluku;

7. zdôrazňuje potrebu stanoviť ciele na zníženie hluku, ktorý vnímajú ľudia na zastavaných plochách, vo verejných parkoch a na iných pokojných miestach aglomerácií, v tichých oblastiach na vidieku, v blízkosti škôl, nemocníc, ako aj v iných budovách a oblastiach citlivých na hluk;

8. konštatuje, že Komisia vo svojom zozname dosahov hluku na zdravie opomenula jasne uviesť jeden z najčastejších účinkov vystavenia hluku, a to tinitus (hučanie v ušiach) a hyperakúziu (zvýšená precitlivosť sluchu), ktoré sú často spôsobené poklesom sluchovej kapacity v dôsledku vystavenia vysokým hladinám hluku. Minimálne 10 % obyvateľov trpí tinitom a/alebo hyperakúziou. Tento jav sa v dôsledku vysokých

hladín hluku čoraz častejšie vyskytuje u mladých ľudí. Z tohto dôvodu treba prikladať maximálny význam informovaniu širokej verejnosti o zdravotných problémoch spôsobených vystavením hluku;

9. konštatuje, že v zozname doterajších a budúcich iniciatív EÚ v tejto oblasti sa nespomína žiadne opatrenie zamerané na obmedzenie vysokých hladín hluku na niektorých verejných miestach, ako sú diskotéky;

10. poukazuje na potrebu zohľadniť nedávne údaje Svetovej zdravotníckej organizácie (WHO), pokiaľ ide o rozsah/kategórie hluku uplatňovaný v hlukových mapách, podľa ktorých by sa rozsah oznamovaných hodnôt indikátorov L_{noc} mal znížiť na 40 dB a zároveň by sa mali vziať do úvahy sociálne náklady spojené s hlukom z cestnej, železničnej a leteckej dopravy. Dôrazne požaduje, aby sa nedávne údaje WHO zapracovali aj do kriviek vyjadrujúcich vzťah medzi dávkou hluku a nákladmi, podľa ktorých sa vypočítavajú spoločenské náklady hluku z dopravy;

11. vyzýva, aby bola problematika týkajúca sa hluku a hlukového znečistenia začlenená do všetkých relevantných politických postupov a iniciatív, a to najmä do budúceho 7. akčného programu EÚ v oblasti životného prostredia, 2. akčného plánu EÚ v oblasti životného prostredia a zdravia a do iniciatív v oblasti trvalo udržateľnej dopravy v rámci programov regionálneho rozvoja EÚ, ako aj do politiky územného plánovania;

B. Boj proti zdrojom hluku

12. zdôrazňuje potrebu zosúladenia a komplementarity rôznych normatívnych nástrojov, ktoré regulujú oblasti spájané so zdrojmi hluku, ako aj nevyhnutnosť odstrániť nedostatky v právnych predpisoch, najmä pokiaľ ide o vozidlá, konkrétne osobné a nákladné autá, cesty, železničné trate a letiská, a to prostredníctvom vypracovania právneho rámca, ktorý by mal spoločný základ;

13. uznáva, že je nevyhnutné prekonať niektoré nedostatky súčasnej smernice a považuje za potrebné a vhodné rozvíjať komparatívne metódy na meranie hluku, využívanie sietí na akustické meranie a pozorovanie, vrátane kritérií normalizácie, stanovenie spúšťacích alebo cieľových hodnôt hluku, predkladanie správ a hodnotenie a kontrolu ich plnenia;

14. dôrazne poukazuje na potrebu bojovať proti zdrojom hluku a na ekonomické výhody súvisiace s predchádzaním hluku, a to využitím technologického pokroku a dodržiavaním limitov emisií hluku stanovených s cieľom umožniť kontrolu hlukového znečistenia, a zároveň minimalizovať jeho dosah;

15. kladie dôraz na výhody vyplývajúce zo zníženia zdrojov hluku z dopravy ako spôsobu na zníženie výdavkov samospráv a orgánov zodpovedných za cestnú premávku, najmä pokiaľ ide o umiestňovanie hlukových bariér a izoláciu protihlukovej ochrany;

16. zdôrazňuje, že v politike územného plánovania a plánovanej výstavbe miest treba zohľadniť snahu o obmedzenie hluku, najmä preto, aby sa už od začiatku obmedzil hluk z cestnej dopravy a hluk zo susedstva;

17. zdôrazňuje, že je nevyhnutné, aby bolo zníženie hluku začlenené do cieľov konkurencieschopného systému dopravy efektívne využívajúceho zdroje, ktoré stanovila Komisia v bielej knihe na tému „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, a aby boli opatrenia, ktoré spadajú do oblasti trvalej udržateľnosti, energetickej účinnosti a kvality ovzdušia, prispôbené cieľom znižovania hluku a posudzované na základe dosahovania týchto cieľov. Výbor okrem toho navrhuje stanoviť časový harmonogram, opatrenia a hodnotiace obdobia na zavedenie bielej knihy a akčného plánu do praxe;

18. domnieva sa, že ambiciózná európska politika v oblasti hluku musí pozostávať aspoň z týchto opatrení:

— pre nové vozidlá: emisné normy pre všetky typy vozidiel a strojov (používané na zemi a pod zemou, na vode a pod vodou, vo vzduchu atď.),

— pre vozidlá už v prevádzke: opatrenia zamerané na nahradenie starších vozidiel a strojov menej hlučnými modelmi a pri koľajových vozidlách na dodatočné vybavenie zariadeniami na ochranu proti hluku,

— preskúmanie metód testovania: výbor odporúča vypracovať také metódy testovania vozidiel a strojov, ktoré umožnia testovať emisie v reálnych pracovných podmienkach,

— vytvorenie a zlepšenie menej hlučných pneumatík;

19. žiada, aby sektor dopravy prihliadal na ciele v oblasti zníženia miery hluku, prípadne prostredníctvom stimulov, ako sú poplatky za prístup k sieti (cestnej, železničnej, vodnej alebo leteckej) alebo za jej využívanie, aby znečisťovatelia platili náklady súvisiace s hlukom, ktorý spôsobujú;

20. odporúča uplatniť spoločnú stratégiu a ambicióznejšie ciele v znižovaní hluku pri revízii smernice 70/157/EHS o prípustnej hladine hluku a o výfukových systémoch motorových vozidiel, v smernici 2001/43/ES o hluku z pneumatík a v návrhoch týkajúcich sa hluku z vozidiel triedy L upravených smernicou 97/24/ES a žiada, aby boli prijaté opatrenia, ktoré obyvateľom žijúcim v blízkosti letísk zabezpečia pokojnú noc aspoň 7 hodín;

21. víta nedávny vývoj týkajúci sa nového systému označovania pneumatík, ktoré spotrebiteľom, správcom vozových

parkov a verejným orgánom poskytne príležitosť vybrať si tie s najlepšimi vlastnosťami, pokiaľ ide o hluk. V tejto súvislosti navrhuje, aby spotrebiteľia mohli na základe informácií na označení porovnať hlučnosť daných pneumatík s ich vlastnosťami ovplyvňujúcimi spotrebu paliva. Navrhuje tiež, aby sa na tieto označenia vzťahovali jasné európske normy pre vozidlá, ktoré by pri použití náležitých technológií povrchovej úpravy vozoviek dokázali znížiť úroveň hluku v cestnej premávke o polovicu (10 dB). Pripomína však osobitosti platné v severských členských štátoch, v ktorých z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky v núdzových situáciách existuje možnosť používať určité pneumatiky, napr. pneumatiky s hrotmi alebo bez hrotov v zimných a iných extrémnych podmienkach;

22. pripomína, že pri rozvoji tichých povrchových materiálov by mali zohľadniť miestne klimatické a poveternostné podmienky, ako aj zlepšenie odolnosti cestných povrchov voči protišmykovej úprave ciest (solenie, pneumatiky s hrotmi);

23. zdôrazňuje, že smernica 2000/14/ES o emisiách hluku v prostredí pochádzajúceho zo zariadení používaných vo voľnom priestranstve je veľmi významným opatrením;

24. uznáva potrebu čo najrýchlejšie (najneskôr však do roku 2020) nahradiť alebo upraviť súčasný vozový park na železničiach a poskytovať stimuly na využívanie menej hlučných zariadení, pričom by sa mali uplatniť trhové nástroje, ako sú poplatky za využívanie železníc s cieľom dosiahnuť, aby znečisťovatelia platili náklady súvisiace s hlukom, ktorý spôsobujú. Ak trhové nástroje nebudú dostatočné, mali by sa v strednodobom horizonte naplánovať dodatočné opatrenia, ako je napríklad zákaz používania koľajových vozidiel, ktoré nie sú vybavené čo najmenej hlučnými technológiami. V tejto súvislosti by chcel pripomenúť najmä revíziu politiky EÚ v oblasti železničného hluku, ako aj pilotné projekty v oblasti železničného hluku prebiehajúce v Nemecku a Holandsku;

25. pripomína, že je nevyhnutné zaviesť zlepšenia v mestských oblastiach, a to prostredníctvom podpory využívania menej hlučných dopravných prostriedkov, ako sú hybridné a elektrické vozidlá a menej hlučné a udržateľnejšie prostriedky verejnej dopravy;

26. odporúča prijatie opatrení v oblasti mestského plánovania, ako je zavádzanie električiek a ďalších prostriedkov verejnej dopravy, vrátane podzemnej, podpora budovania chodníkov a cestičiek pre cyklistov, obmedzenie automobilovej dopravy a rýchlosti vozidiel, začlenenie environmentálnych otázok do verejného obstarávania a poskytovanie správnych stimulov a vhodných informácií miestnym a regionálnym orgánom o mechanizmoch financovania EÚ;

C. Výzvy, ktorým bude čeliť budúca smernica o environmentálnom hluku

27. vyzýva k revízii prílohy V smernice, ktorá heslovite stanovuje minimálne požiadavky vzťahujúce sa na akčné plány v oblasti hluku, a prílohy VI, ktorá definuje údaje, ktoré majú byť zaslané Komisii, a to s cieľom dosiahnuť rozsiahlejšie a lepšie plnenie smernice a umožniť porovnanie medzi jednotlivými členskými štátmi;

28. navrhuje, aby sa na úrovni EÚ prijali štandardizované nástroje a metodológie na vypracovanie a/alebo vykonávanie akčných plánov v oblasti hluku, a tiež, aby sa zapojili rôzne zainteresované strany, od výskumných ústavov a univerzít až po miestne a regionálne orgány, ktoré by koordinovala jediná agentúra EÚ;

29. poukazuje v tejto súvislosti na to, že v niektorých prípadoch nie sú orgány zodpovedné za vypracovanie akčných plánov v oblasti hluku zároveň aj orgánmi, ktoré sú zodpovedné za ich uplatňovanie v praxi, a žiada preto, aby sa tejto problematike venovala väčšia pozornosť;

30. odporúča Komisii, aby rozšírila koncepciu viacúrovňového riadenia aj na iné oblasti, vrátane oblasti hluku, pričom ako referencia by slúžil Dohovor primátorov a starostov;

31. vyzýva, aby bol urýchlene dokončený projekt CNOSSOS-EU (spoločné metódy posudzovania hluku v Európe) s cieľom zaviesť harmonizovanú metódu hodnotenia pre všetky hlukové mapy v oblasti cestnej a železničnej dopravy, priemyslu a aj leteckej dopravy;

32. navrhuje, aby Komisia po dôkladnom hodnotení vplyvu na miestne a regionálne orgány stanovila na základe zdravotných odporúčaní WHO spúšťacie alebo cieľové hodnoty, pričom by zaviazala členské štáty prijať opatrenia zamerané na dosiahnutie stanovenej úrovne hluku;

33. vyjadruje určité výhrady pokiaľ ide o európske imisné normy hluku, ak sa budú uplatňovať oddelene od komplexnej politiky v oblasti emisií hluku. Miestne a regionálne samosprávy musia tieto európske normy zavádzať, hoci regionálne a miestne opatrenia na to často nestačia. Takéto zavádzanie imisných noriem by sa preto malo uskutočniť v rámci celkovej európskej politiky v oblasti hluku, ktorá jasne spája politiku v oblasti emisií s politikou v oblasti imisí. Výbor navrhuje tieto kroky:

— vypracovať tematickú stratégiu v oblasti hluku, ktorá by odrážala európsku politiku v oblasti hluku (s časovým harmonogramom, opatreniami a stanovenými termínmi hodnotenia),

— zosúladiť ciele smernice o environmentálnom hluku s cieľmi opatrení EÚ na obmedzovanie hluku pri zdroji,

— vypracovať európsku politiku v oblasti emisií pred prehodnotením smernice. Trvá totiž niekoľko rokov, kým sa opatrenia EÚ prejavia pri zdroji,

— prepracovať smernicu o environmentálnom hluku.

34. poukazuje na to, že je dôležité opätovne zaviesť odporúčané hodnoty uvedené už v zelenej knihe o budúcej politike v oblasti hluku, ktoré nie sú uvedené v súčasnej smernici, ale sú potvrdené ako ciele ochrany novšími štúdiami WHO, a podo-

týka, že je potrebné zohľadňovať kumulatívny účinok hluku z rozličných zdrojov a že pri plánovaní nových zámerov by sa malo vychádzať z dlhodobých cieľových hodnôt WHO;

35. odporúča väčšie zosúladenie politiky v oblasti hluku s politikou v oblasti kvality (v smernici o kvalite ovzdušia aj v smernici o environmentálnom hluku sa nachádzajú ustanovenia súvisiace s akčnými plánmi), čo by prispelo k zvýšeniu účinnosti spoločných politických opatrení;

36. navrhuje, aby boli na obdobie do roku 2023 po dôkladnom hodnotení vplyvu na miestne a regionálne orgány stanovené ciele znižovania vystavenia hluku, podobne ako ciele vytyčené v oblasti znečistenia ovzdušia a klímy, ktoré by spočívali v znížení počtu ľudí vystavených v noci hluku vo výške 55 dB aspoň o 15 %;

37. považuje za vhodné, aby sa v budúcnosti pri vypracovávaní hlukových máp zväzilo zníženie ukazovateľov L_{dvn} na 40 dB a L_{noc} na 35 dB;

38. žiada o objasnenie niektorých pojmov uvedených v smernici, najmä pojmov „aglomerácia“ alebo „tiché oblasti“;

D. Úloha regionálnych a miestnych orgánov

39. zdôrazňuje význam poskytovania finančnej a odbornej pomoci regionálnym a miestnym orgánom, ktoré uplatňujú v praxi politiku EÚ v oblasti hluku, a takisto význam doplňujúcich opatrení EÚ a členských štátov;

40. poukazuje na to, že je dôležité vytvoriť sieť na výmenu informácií, skúseností a preberanie osvedčených postupov medzi regiónmi a miestnymi samosprávami, ktorá by obsahovala aktualizované informácie dostupné vo všetkých jazykoch;

41. odporúča, aby boli informácie poskytované regiónom a miestnym samosprávam širšie dostupné a kvalitnejšie, rovnako ako aj podporné nástroje a usmernenia na zobrazovanie kumulovaného hluku z rozdielnych zdrojov na spoločných mapách. V súlade so zásadou subsidiarity sa každá miestna samospráva sama rozhodne, aký je najlepší spôsob realizácie informačných kampaní;

42. navrhuje, aby sa na miestnej a regionálnej úrovni organizovali kampane na zvyšovanie povedomia a informačné kampane o hluku, ako aj verejné konzultácie a semináre, ktoré umožnia lepšie sa oboznámiť s reálnou situáciou a prispieť k objasneniu tejto problematiky medzi obyvateľmi;

43. navrhuje, aby sa medzi miestnymi a regionálnymi orgánmi a mimovládnyimi organizáciami a združeniami miestnych občanov vytváralo viac partnerstiev, a to prostredníctvom udeľovania cien a vyznamenaní, ktoré môžu prispieť k zviditeľneniu tvorivých alebo ekonomických opatrení uplatňovaných v celej EÚ;

E. Záverečné odporúčania

44. zdôrazňuje, že stanovovanie hraničných hodnôt hluku je potrebné tak na dosiahnutie vysokej úrovne ochrany, ako aj na zamedzenie narušeniam hospodárskej súťaže na jednotnom trhu z dôvodu ochrany pred hlukom. Avšak pri stanovovaní spúšťacích a/alebo cieľových hodnôt, zavádzaní smernice a zvažovaní prijatia dodatočných opatrení v prípade prekročovania prípustných hladín hluku je potrebné dodržiavať zásadu subsidiarity,

pričom by sa mal zohľadniť vplyv týchto opatrení na miestne a regionálne orgány, ako aj rozmanitosť klimatických a iných podmienok v Európe;

45. zdôrazňuje význam proporcionality, pokiaľ ide o vytváranie dodatočných nákladov a administratívnej záťaže pre podniky a verejné správne orgány vzhľadom na výsledný prínos pre životné prostredie.

V Bruseli 16. februára 2012

Predsedníčka
Výboru regiónov
Mercedes BRESSO
