



ЗАМЪРСЯВАНЕ НА ВЪЗДУХА И ШУМОВО ЗАМЪРСЯВАНЕ

Замърсяването на въздуха и прекомерният шум увреждат нашето здраве и околната среда, в която живеем. Замърсяването на въздуха се дължи предимно на промишлеността, транспорта, производството на енергия и селското стопанство. Стратегията на ЕС за качеството на въздуха има за цел да се постигне пълно съответствие с действащото законодателство относно качеството на въздуха до 2020 г. и определя дългосрочни цели за 2030 г. Директивата относно шума в околната среда помага да се определят нивата на шума в ЕС и да се предприемат необходимите мерки, за да бъдат намалени те до приемливи равнища. Отделно законодателство урежда замърсяването на въздуха и шумовите емисии от специфични източници.

ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

Членове 191—193 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

ОБЩ КОНТЕКСТ

Замърсяването на въздуха може да доведе до сърдечно-съдови и дихателни заболявания, както и до рак, и е основната причина от екологично естество за преждевременна смърт в ЕС. Някои вещества (например арсен, кадмий, никел и полицикличните ароматни въглеводороди) са генотоксични канцерогени за хората и не съществува установим праг, под който те не представляват опасност. Замърсяването на въздуха също така се отразява отрицателно върху качеството на водата и почвата и уврежда екосистемите, като предизвиква еутрофикация (прекомерно замърсяване с азот) и киселинен дъжд. Следователно са засегнати селското стопанство и горите, както и материалите и сградите. Замърсяването на въздуха има многобройни източници, но се дължи предимно на промишлеността, транспорта, производството на енергия и селското стопанство. Въпреки че замърсяването на въздуха в Европа като цяло е намаляло през последните десетилетия, дългосрочната цел на Съюза, а именно „да се постигнат равнища на качество на въздуха, които да нямат значително отрицателно въздействие върху околната среда и здравето на човека“, все още е изложена на риск. Стандартите за качество на въздуха често се нарушават, особено в градските райони („критични точки с най-голямо замърсяване на въздуха“), където живеят



мнозинството от европейците. Най-проблемните замърсители понастоящем са фините частици, азотните диоксида и тропосферният озон.

Нивата на шума в околната среда в градските райони се повишават, основно в резултат на нарастване на обема на трафика и засилване на промишлените и развлекателните дейности. Според оценките около 20 % от населението в ЕС е изложено на нива на шум, които се считат за неприемливи. Това може да повлияе на качеството на живота и да предизвика в значителна степен стрес, нарушения на съня и неблагоприятни последици за здравето, например сърдечно-съдови заболявания. Шумът оказва влияние и върху дивата природа.

ПОСТИЖЕНИЯ В БОРБАТА СЪС ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА

Качеството на въздуха в Европа много се подобри, откакто ЕС за първи път започна да се занимава с този проблем през 70-те години на миналия век. Оттогава значително е намалена концентрацията на вещества като серния диоксид (SO₂), въглеродния оксид (CO), бензена (C₆H₆) и оловото (Pb). ЕС разполага с три различни правни механизма, за да управлява замърсяването на въздуха: определяне на общи стандарти за качество на въздуха за концентрациите на замърсители в атмосферния въздух; определяне на национални пределни стойности на общите емисии на замърсяващи вещества; както и разработване на законодателство, което е насочено конкретно към отделните източници, например за контрол на промишлените емисии или определяне на стандарти за емисиите от превозни средства, за енергийната ефективност или за качеството на горивата. Това законодателство се допълва от стратегии и мерки за насърчаване на опазването на околната среда и включването му в други сектори.

А. Качество на атмосферния въздух

Въз основа на целите на [Тематичната стратегия срещу замърсяването на въздуха](#) от 2005 г. (да се намалят фините частици със 75 % и тропосферният озон с 60 %, както и да се намали заплахата за естествената околна среда от подкиселяване и от еутрофикация с 55 % спрямо равнищата от 2000 г. — стойности, които трябва да бъдат постигнати до 2020 г.) през юни 2008 г. влезе в сила преразгледана директива за качество на атмосферния въздух, обединяваща по-голямата част от действащото законодателство в тази област. Само [четвъртата „дъщерна директива“](#) на предишната Рамкова директива за качество на въздуха все още е в сила; тя определя целеви стойности (не толкова строги, колкото пределно допустимите стойности) за арсен, кадмий, живак, никел и полициклични ароматни въглеводороди.

[Директива 2008/50/ЕО](#) относно качеството на атмосферния въздух цели да се намали замърсяването на въздуха до нива, при които се свежда до минимум отрицателното въздействие върху здравето на човека или върху околната среда. За тази цел в нея се съдържат мерки за определяне и установяване на цели за качеството на атмосферния въздух (т.е. граници, които не трябва да бъдат превишавани никъде в ЕС) по отношение на основните замърсители на въздуха (серен диоксид, азотен диоксид, азотни оксиди, (фини) прахови частици, олово,



бензен, въглероден оксид и озон). От държавите членки се изисква да определят зони и агломерации с цел оценка и управление на качеството на атмосферния въздух, да наблюдават дългосрочните тенденции и да направят тази информация публично достояние. Там, където качеството на въздуха е добро, то трябва да се запази; в случаите, когато пределно допустимите стойности са превишени, трябва да се предприемат действия.

В края на 2013 г. Европейската комисия стартира Програмата за чист въздух за Европа с две основни цели: съответствие с действащото законодателство до 2020 г. и нови цели за качеството на въздуха за периода до 2030 г. Основният законодателен инструмент за постигане на тези цели е преразгледаната [Директива относно националните тавани за емисии](#), която определя по-строги национални тавани за емисии за петте ключови замърсители (серен диоксид, азотни оксиди, неметанови летливи органични съединения, амоняк и фини прахови частици), за да се понижи вредното им въздействие върху околната среда и да се намали наполовина въздействието им върху здравето в сравнение с 2005 г. Директивата изисква от държавите членки да изготвят национални програми за контрол на замърсяването на въздуха. С нея също така се транспонират ангажиментите за намаляване за 2020 г., поети от ЕС и неговите държави членки в рамките на преразгледания Протокол от Гьотеборг за намаляване на подкиселяването, еутрофикацията и тропосферния озон на Конвенцията на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) за трансгранично замърсяване на въздуха на далечни разстояния. Като част от програмата беше приета също така нова директива за намаляване на замърсяването на въздуха от [средни горивни инсталации](#), като например тези, които осигуряват производство на електроенергия или битово отопление.

Б. Автомобилен транспорт

Няколко директиви бяха приети с цел ограничаване на замърсяването от пътният транспорт чрез определянето на стандарти за емисии за различните категории превозни средства като автомобили, лекотоварни автомобили, камиони, автобуси и мотоциклети, и чрез регулиране на качеството на горивото. Сегашните стандарти за емисии Евро 5 и Евро 6 за автомобили и лекотоварни микробуси, определят пределни стойности на емисиите за редица замърсители на въздуха, по-специално за азотни оксиди и прахови частици. Държавите членки са задължени да отказват типово одобрение, регистрация, продажба и въвеждане в експлоатация на превозни средства (и резервни устройства за контрол на замърсяването), които не са в съответствие с тези пределни стойности. От септември 2017 г. се използва по-реалистичен цикъл на изпитване: за новите модели леки автомобили понастоящем се правят изпитвания за емисии при реални условия, така че да се отразяват реалните условия на движение. Освен това съществуват [правила](#) за съответствие в експлоатация (които изискват превозните средства да продължат да отговарят на стандартите, докато са в движение), за надеждност на устройствата за регулиране на замърсяването, за системите за бордова диагностика (СБД), за измерването на разхода на гориво и за достъпа на независимите оператори до информация за ремонт и



техническо обслужване на превозни средства. Подобни правила са въведени и за [тежкотоварните превозни средство](#) като автобуси и камиони. Нов регламент относно [одобряването на типа и надзора на пазара на моторни превозни средства](#), приложим от 1 септември 2020 г., беше приет наскоро, за да се подобри качеството и независимостта на техническите служби и да се провери дали превозните средства, които вече са в движение, отговарят на изискванията.

В. Други емисии от транспорта

За да се намали замърсяването на въздуха от корабите, за които се твърди, че са отговорни за 50 000 преждевременни смъртни случая всяка година, ЕС е определил пределни стойности за [съдържанието на сяра](#) в горивото, използвано от морските кораби, плаващи в европейски води. Общата пределна стойност за сярата ще намалее от 3,5 % на 0,5 % до 2020 г. в съответствие с ограниченията, приети от Международната морска организация. От 2015 г. се прилага още по-строг стандарт от 0,1 % в определени зони, обозначени като „Зони за контрол на емисиите на сяра“, например Балтийско море, Ламанш и Северно море. Допълнителни стандарти за емисии бяха определени за [извънпътната подвижна техника](#) (като багери, булдозери и верижни триони), както и за селскостопанските и горските трактори и за плавателните съдове за отдых като спортни лодки.

Г. Емисии от промишлеността

[Директивата за емисиите от промишлеността](#) обхваща силно замърсяващи промишлени дейности, които причиняват значителна част от замърсяването в Европа. Тя консолидира и обединява всички свързани с въпроса директиви (относно изгарянето на отпадъците, летливите органични съединения, големите горивни инсталации, комплексното предотвратяване и контрол на замърсяването и др.) в един съгласуван законодателен инструмент, с цел да се улесни прилагането на законодателството и да се сведе до минимум замърсяването от различни промишлени източници. Тази директива определя изискванията, на които трябва да отговарят всички промишлени инсталации, съдържа списък от мерки за предотвратяване на замърсяването на водата, въздуха и почвата и служи като основа за изготвянето на лицензи или разрешителни за експлоатация за промишлени инсталации. Посредством интегриран подход тя отчита общите екологични показатели на дадена инсталация, включително използването на суровини или енергийната ефективност. Концепцията за „най-добри налични техники“ играе централна роля, както и гъвкавостта, екологичните инспекции и общественото участие.

ПОСТИЖЕНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ШУМОВОТО ЗАМЪРСЯВАНЕ

Подходът на ЕС към шумовото замърсяване е в две направления, а именно: обща рамка за определяне на нивата на шумово замърсяване, изискващи действия както на равнището на държавите членки, така и на равнището на ЕС; и поредица от законодателни актове относно основните източници на шум, като например шума от автомобилния, въздушния и железопътния трафик, както и шума от оборудване за използване на открито.



[Рамковата директива относно шума в околната среда](#) има за цел да намали излагането на въздействието на шум в околната среда чрез съгласуване на показателите за шум и методите за оценка, събиране на информация за излагането на шум под формата на „картографиране на шума“ и предоставяне на тази информация на обществеността. Въз основа на това държавите членки са задължени да изготвят планове за действие за справяне с проблемите с шума. Картографирането на шума и плановете за действие следва да бъдат подлагани на преглед най-малко на всеки пет години.

Регламентът относно [нивото на шума от моторни превозни средства](#) въвежда нов метод на изпитване за измерване на шумовите емисии, намалява действащите гранични стойности на шума и включва допълнителни разпоредби за шумовите емисии в процедурата за одобрение на типа. Други разпоредби определят гранични стойности за мотопедите и мотоциклетите. Тези регламенти се допълват от още правила относно изпитванията и ограничаването на нивата на [шума от търкалянето на гумите](#) и тяхното поетапно намаляване.

От юни 2016 г. насам [правилата на ЕС за шума от въздухоплаването](#), които са в съответствие с „балансиращия подход“, създаден от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), се прилагат за летища с повече от 50 000 полета на граждански въздухоплавателни средства годишно. Този подход се състои от четири принципни елемента, чието предназначение е да се идентифицира икономически най-ефективният начин за справяне с шума от въздухоплавателните средства на всяко отделно летище: намаляване на равнищата на шум при източника чрез въвеждане на модерни въздухоплавателни средства, управление на териториите около летищата по устойчив начин, коригиране на оперативните процедури с оглед на намаляването на въздействието на шума на земята и ако е необходимо, въвеждане на оперативни ограничения като забрана за полети през нощта.

Максималните равнища на шума, който може да бъде произведен от нови (конвенционални) железопътни превозни средства, се определят от [техническа спецификация за оперативна съвместимост](#) относно шума в контекста на [Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система](#). [Регламентът за таксите за шум](#) стимулира модернизиранието на товарните вагони с намаляващи шума спирачни калодки от композитни материали.

Големите промишлени и селскостопански инсталации, обхванати от Директивата за емисиите от промишлеността, могат да получат разрешения въз основа на използването на най-добрите налични техники като отправна точка. Шумът, издаван от строителна механизация (напр. шум от багери, товарачи, земекопни машини и кулокранове), както и от плавателните съдове за отдиш или оборудване за използване на открито, също е предмет на регулиране.

РОЛЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Парламентът изигра решаваща роля при формулирането на модерна политика в областта на околната среда за борба със замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване.



Например членовете на ЕП гласуваха за драстично намаляване на вредното съдържание на сяра в корабните горива от 3,5 % на 0,5 % до 2020 г. Членовете на ЕП успешно се противопоставиха на опитите да се отложи този краен срок с пет години. В съответствие с препоръките на Световната здравна организация Парламентът също така призова за по-строги правила за качеството на въздуха, особено по отношение на фините частици. С оглед на разкриването на факта, че в САЩ групата „Фолксваген“ е използвала софтуер за фалшифициране на изпитванията, за да намали емисиите на NOX, Парламентът създаде временна анкетна комисия по измерването на емисиите в автомобилния сектор, която да проучи въпроса. В своя окончателен доклад тази комисия призовава за подвеждане под отговорност на държавите членки и производителите на автомобили и настоятелно ги приканва да преоборудват силно замърсяващите автомобили или да ги оттеглят от пазара.

По отношение на шума в околната среда Парламентът многократно е подчертавал необходимостта от допълнителни намаления на пределните стойности и усъвършенстване на процедурите по измерване. Той призова за установяване на стойности в ЕС за шума около летищата, както и за разширяване на обхвата на мерките за намаляване на шума, така че да бъдат включени и военните дозвукови реактивни самолети. Парламентът одобри също така постепенното въвеждане на нови, по-ниски ограничения за шума от автомобилите и проведе успешна кампания за въвеждането на етикети, които да информират потребителите за нивата на шума, по аналогия със съществуващите схеми за ефективност на горивата, шума от гумите и емисиите на CO₂.

Tina Ohliger
05/2019

