



ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA I ZANIECZYSZCZENIE HAŁASEM

Zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas szkodzą zdrowiu ludzi i środowisku. Zanieczyszczenia powietrza pochodzą przede wszystkim z przemysłu, transportu, produkcji energii i rolnictwa. Unijna strategia dotycząca jakości powietrza ma zapewnić osiągnięcie do 2020 r. pełnej zgodności z obowiązującym prawodawstwem dotyczącym jakości powietrza, a także wyznacza długoterminowe cele, które mają zostać zrealizowane do 2030 r. Dyrektywa w sprawie poziomu hałasu w środowisku ułatwia określanie poziomów hałasu w UE i podejmowanie niezbędnych środków w celu obniżenia go do dopuszczalnych poziomów. W odrębnych przepisach reguluje się zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem z określonych źródeł.

PODSTAWA PRAWNA

Artykuły 191-193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)

KONTEKST OGÓLNY

Zanieczyszczenie powietrza może powodować choroby układu krążenia i układu oddechowego oraz choroby nowotworowe; jest też główną związaną ze środowiskiem przyczyną przedwczesnych zgonów w UE. Niektóre substancje, takie jak arsen, kadm, nikiel i wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne, są substancjami mutagennymi, rakotwórczymi dla ludzi i nie można określić progu, poniżej którego nie stanowią one zagrożenia. Zanieczyszczenie powietrza oddziałuje również negatywnie na jakość wód i gleby oraz powoduje degradację ekosystemów na skutek eutrofizacji (nadmiernego zanieczyszczenia azotem) i kwaśnych deszczy. Wpływa tym samym na rolnictwo i lasy, a także na materiały i budynki. Zanieczyszczenie powietrza ma wiele źródeł, ale przede wszystkim pochodzi z przemysłu, transportu, produkcji energii i rolnictwa. Chociaż w ostatnich dekadach zanieczyszczenie powietrza w Europie generalnie zmalało, realizacja długoterminowego celu Unii, tj. „osiągnięcie takiego poziomu jakości powietrza, który nie będzie miał znaczącego negatywnego wpływu na zdrowie ludzi i środowisko”, wciąż jest zagrożona. Normy jakości powietrza są często przekraczane, zwłaszcza na obszarach miejskich („newralgiczne punkty zanieczyszczenia powietrza”), tzn. tam, gdzie mieszka większość Europejczyków. Zanieczyszczeniami, które stanowią obecnie największy problem, są drobne cząstki stałe, dwutlenek azotu i ozon w warstwie przyziemnej.

Poziom hałasu w środowisku jest coraz wyższy na obszarach miejskich, głównie z powodu rosnącego natężenia ruchu na drogach oraz intensyfikacji działalności



przemysłowej i rekreacyjnej. Szacuje się, że około 20 % ludności UE jest narażone na poziom hałasu uznawany za niedopuszczalny. Może mieć to wpływ na jakość życia, a także wywoływać duży stres i zaburzenia snu oraz powodować niekorzystne skutki dla zdrowia, takie jak choroby układu krążenia. Hałas nie pozostaje również bez wpływu na faunę.

OSIĄGNIĘCIA W ZWALCZANIU ZANIECZYSZCZENIA POWIETRZA

Jakość powietrza w Europie znacznie się poprawiła, odkąd w latach 70. XX wieku w UE zaczęto zajmować się tą sprawą. Od tego czasu udało się znacząco obniżyć stężenia takich substancji jak dwutlenek siarki (SO₂), tlenek węgla (CO), benzen (C₆H₆) i ołów (Pb). UE dysponuje trzema różnymi mechanizmami prawnymi umożliwiającymi ograniczanie zanieczyszczenia powietrza: określanie ogólnych norm jakości powietrza dotyczących stężenia zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, ustalanie krajowych wartości granicznych łącznej emisji zanieczyszczeń oraz opracowywanie prawodawstwa dotyczącego określonych źródeł zanieczyszczeń, na przykład w celu kontroli emisji przemysłowych lub określania norm emisji pochodzących z pojazdów, efektywności energetycznej lub jakości paliw. Prawodawstwo to uzupełniają strategie i środki umożliwiające propagowanie ochrony środowiska i uwzględnianie jej w innych sektorach.

A. Jakość powietrza

W czerwcu 2008 r. weszła w życie zmieniona dyrektywa w sprawie jakości powietrza, w której, przyjmując za podstawę cele wyznaczone w [strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza](#) z 2005 r. (zmniejszenie do 2020 r. w stosunku do wartości z 2000 r. poziomu drobnych cząstek stałych o 75 %, ozonu w warstwie przyziemnej o 60 % oraz zagrożenia środowiska naturalnego zakwaszeniem i eutrofizacją o 55 %), scalono większość obowiązującego prawodawstwa w tej dziedzinie. Nadal obowiązuje jedynie [czwarta dyrektywa pochodna](#) będąca częścią wcześniejszej dyrektywy ramowej w sprawie jakości powietrza, określająca wartości docelowe (mniej rygorystyczne niż wartości graniczne) dla emisji arsenu, kadmu, rtęci, niklu i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych.

[Dyrektywa 2008/50/WE](#) w sprawie jakości powietrza ma służyć ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza do poziomu, który umożliwia zminimalizowanie skutków jego szkodliwego oddziaływania na zdrowie ludzi lub środowisko. W tym celu określono w niej środki umożliwiające zdefiniowanie i przyjęcie założeń w zakresie jakości powietrza (tj. wartości granicznych, których nie można przekroczyć nigdzie w UE) dotyczących głównych zanieczyszczeń powietrza (dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenków azotu, (drobnych) cząstek stałych, ołowiu, benzenu, tlenku węgla i ozonu). Państwa członkowskie są zobowiązane wyznaczyć strefy i aglomeracje w celu oceny jakości powietrza i zarządzania nią, monitorować długoterminowe tendencje i udostępniać te informacje opinii publicznej. Tam, gdzie jakość powietrza jest dobra, musi zostać utrzymana; w miejscach, gdzie wartości graniczne zostały przekroczone, należy podjąć odpowiednie działania.

Pod koniec 2013 r. Komisja Europejska zainicjowała program „Czyste powietrze dla Europy”, którego dwa główne cele to: osiągnięcie zgodności z obowiązującym



prawodawstwem do 2020 r. oraz z nowymi celami dotyczącymi jakości powietrza na okres do 2030 r. Głównym instrumentem prawnym do osiągnięcia tych celów jest zmieniona [dyrektywa w sprawie krajowych poziomów emisji](#), w której wyznaczono bardziej rygorystyczne krajowe limity emisji pięciu głównych substancji zanieczyszczających – dwutlenku siarki, tlenków azotu, niemetanowych lotnych związków organicznych, amoniaku i drobnych cząstek stałych – w celu ograniczenia ich szkodliwego wpływu na środowisko i zmniejszenia ich skutków dla zdrowia o połowę w porównaniu z rokiem 2005. Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do sporządzenia krajowych programów kontroli zanieczyszczenia powietrza. Ponadto transponuje ona zobowiązania w zakresie redukcji na rok 2020 podjęte przez UE i jej państwa członkowskie w ramach zmienionego protokołu z Göteborga, którego celem jest przeciwdziałanie zakwaszeniu, eutrofizacji i powstawaniu ozonu w warstwie przyziemnej, do Konwencji Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) w sprawie transgranicznego zanieczyszczania powietrza na dalekie odległości. Jako część programu przyjęto także nową dyrektywę mającą na celu ograniczenie zanieczyszczania powietrza przez [średnie obiekty spalania energetycznego](#), takie jak urządzenia używane do wytwarzania energii elektrycznej lub ogrzewania gospodarstw domowych.

B. Transport drogowy

W celu ograniczenia zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy przyjęto szereg dyrektyw, które określają normy emisji dla różnych kategorii pojazdów, takich jak samochody osobowe, lekkie pojazdy użytkowe, samochody ciężarowe, autobusy i motocykle, oraz regulują jakość paliwa. Obecne normy emisji Euro 5 i Euro 6 dla samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych określają wartości graniczne emisji dla szeregu substancji zanieczyszczających powietrze, w szczególności tlenków azotu i cząstek stałych. Państwa członkowskie są zobowiązane odmówić udzielenia homologacji typu, rejestracji, sprzedaży i wprowadzenia na rynek pojazdów (i urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń jako części zamiennych), które przekraczają te wartości graniczne. Od września 2017 r. stosowany jest bardziej zbliżony do realiów cykl badań: emisje z nowych modeli samochodów bada się w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), aby odzwierciedlić rzeczywiste warunki ruchu drogowego. Ponadto istnieją [przepisy](#) dotyczące zgodności eksploatacji (które wymagają, aby pojazdy będące w ruchu nadal spełniały normy), trwałości urządzeń kontrolujących emisję spalin, pokładowych układów diagnostycznych (OBD), pomiaru zużycia paliwa oraz dostępu niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Podobne przepisy obowiązują w odniesieniu do [pojazdów ciężkich](#), takich jak autobusy i samochody ciężarowe. Aby podnieść jakość i zwiększyć niezależność służb technicznych oraz zweryfikować, czy pojazdy znajdujące się już w użytku spełniają wymogi, przyjęto niedawno nowe rozporządzenie w sprawie [homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych](#), które będzie stosowane od 1 września 2020 r.

C. Inne emisje pochodzące z transportu

W celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza przez statki – które, jak się przypuszcza, przyczynia się co roku do przedwczesnej śmierci 50 000 osób – w UE wprowadzono ograniczenie [zawartości siarki](#) w paliwach bunkrowych używanych na



statkach pływających po europejskich morzach. Do 2020 r. ogólny dopuszczalny poziom siarki zostanie obniżony z 3,5 % do 0,5 % zgodnie z wartościami granicznymi uzgodnionymi przez Międzynarodową Organizację Morską. Od 2015 r. na niektórych obszarach, określonych jako obszary kontroli emisji tlenku siarki (obszary SECA), na przykład na Morzu Bałtyckim, w kanale La Manche i na Morzu Północnym, obowiązuje jeszcze bardziej rygorystyczny poziom wynoszący 0,1 %. Ustanowiono dalsze normy emisji dla [maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach](#), takich jak koparki, buldożery i piły łańcuchowe, a także dla ciągników rolniczych i leśnych oraz rekreacyjnych jednostek pływających takich jak łodzie sportowe.

D. Emisje pochodzące z przemysłu

[Dyrektywa w sprawie emisji przemysłowych](#) (IED) dotyczy silnie zanieczyszczającej działalności przemysłowej, która powoduje znaczną część zanieczyszczeń w Europie. W dyrektywie tej skonsolidowano i scalono wszystkie istotne dyrektywy (w sprawie spalania odpadów, lotnych związków organicznych, dużych obiektów spalania energetycznego, zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli itp.) w jeden spójny instrument ustawodawczy w celu ułatwienia wdrażania prawodawstwa i ograniczenia do minimum zanieczyszczenia z różnych źródeł przemysłowych. Dyrektywa ustanawia wymogi, które muszą spełniać wszystkie instalacje przemysłowe, zawiera wykaz środków służących zapobieganiu zanieczyszczeniu wód, powietrza i gleby oraz stanowi podstawę opracowywania pozwoleń lub licencji na eksploatację instalacji przemysłowych. Przy zastosowaniu zintegrowanego podejścia bierze się w niej pod uwagę łączną efektywność środowiskową obiektu, w tym wykorzystanie surowców lub efektywność energetyczną. Kluczową rolę odgrywa koncepcja najlepszych dostępnych technik (BAT), podobnie jak elastyczność, kontrole środowiskowe i udział społeczeństwa.

OSIĄGNIĘCIA W ZWALCZANIU ZANIECZYSZCZENIA HAŁASEM

Podejście UE do zanieczyszczenia hałasem ma dwojaki charakter i obejmuje ogólne ramy określania poziomów zanieczyszczenia hałasem wymagające działań zarówno na szczeblu państw członkowskich, jak i na szczeblu UE, oraz szereg przepisów dotyczących głównych źródeł hałasu, takich jak hałas powodowany ruchem drogowym, lotniczym i kolejowym oraz hałas powodowany przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń.

[Dyrektywa ramowa w sprawie poziomu hałasu w środowisku](#) ma na celu ograniczenie narażenia na hałas w środowisku dzięki ujednoliceniu wskaźników hałasu i metod przeprowadzania ocen, zbieraniu informacji na temat narażenia na hałas w formie map hałasu oraz udostępnianiu tych informacji społeczeństwu. Na tej podstawie wprowadzono wymóg, by państwa członkowskie sporządziły plany działań służące rozwiązaniu problemu hałasu. Przeglądu map hałasu i planów działań należy dokonywać co najmniej raz na pięć lat.

Rozporządzenie w sprawie [poziomu dźwięku pojazdów silnikowych](#) wprowadza nową metodę pomiaru emisji hałasu, przewiduje obniżenie obowiązujących granicznych wartości hałasu i zawiera dodatkowe zapisy dotyczące emisji hałasu w procedurze homologacji typu. Inne uregulowania określają wartości graniczne



hałasu dla motorowerów i motocykli. Powyższe uregulowania uzupełniono przepisami dotyczącymi badania [hałasu toczenia opony](#) i dopuszczalnego poziomu tego hałasu oraz jego stopniowego ograniczania.

Od czerwca 2016 r. w portach lotniczych dokonujących rocznie ponad 50 000 operacji cywilnych statków powietrznych stosuje się unijne [przepisy dotyczące hałasu powodowanego przez samoloty](#), zgodne z wyważonym podejściem opracowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Podejście to obejmuje cztery podstawowe elementy mające określać najekonomiczniejszy sposób ograniczenia hałasu powodowanego przez samoloty w poszczególnych portach lotniczych: ograniczenie poziomu hałasu u źródła dzięki wprowadzeniu nowoczesnych statków powietrznych, zrównoważone zarządzanie terenami wokół lotnisk, dostosowanie procedur operacyjnych w celu ograniczenia skutków hałasu na miejscu oraz wprowadzenie w razie potrzeby ograniczeń dotyczących lotów, na przykład zakazu lotów nocnych.

W kontekście [dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei](#), w [technicznej specyfikacji interoperacyjności](#) (TSI) dotyczącej hałasu ustanowiono maksymalne poziomy hałasu, jaki mogą wytwarzać nowe (konwencjonalne) pojazdy kolejowe. [Rozporządzenie dotyczące opłat związanych z hałasem](#) zachęca do wyposażania wagonów towarowych w kompozytowe klocki hamulcowe powodujące mniej hałasu.

Dużym obiektom przemysłowym i rolniczym objętym dyrektywą w sprawie emisji przemysłowych można udzielać pozwoleń w oparciu o zastosowanie jako punktów odniesienia najlepszych dostępnych technik (BAT). Zostały również uregulowane kwestie dotyczące hałasu emitowanego na budowach (np. hałas emitowany przez koparki, ładowarki, spychacze i dźwigi), a także przez łodzie rekreacyjne lub sprzęt do użytku na wolnym powietrzu.

ROLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Parlament odgrywa decydującą rolę w opracowywaniu progresywnej polityki w dziedzinie środowiska, służącej zwalczaniu zanieczyszczeń powietrza i zanieczyszczenia hałasem.

Na przykład posłowie do PE przegłosowali radykalne obniżenie zawartości szkodliwej siarki w paliwach żeglugowych z 3,5 % do 0,5 % do 2020 r. i skutecznie sprzeciwili się próbom wydłużenia tego terminu o pięć lat. Zgodnie z zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia Parlament wezwał również do zaostrzenia przepisów dotyczących jakości powietrza, zwłaszcza w odniesieniu do drobnych cząstek. W następstwie wykrycia w USA, że Grupa Volkswagena stosowała oprogramowanie fałszujące wyniki badań w celu obniżenia emisji NO_x, Parlament powołał tymczasową komisję śledczą ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (EMIS) do zbadania tej sprawy. W sprawozdaniu końcowym komisja apeluje o pociągnięcie do odpowiedzialności państw członkowskich i producentów samochodów oraz wzywa ich do modernizacji lub wycofania z rynku samochodów emitujących bardzo dużo zanieczyszczeń.

Jeśli chodzi o hałas w środowisku, to Parlament wielokrotnie podkreślał potrzebę dalszego obniżania wartości granicznych i ulepszania procedur pomiaru tego hałasu. Wzywał do ustalenia dopuszczalnych przez UE poziomów hałasu w sąsiedztwie



portów lotniczych, jak również do rozszerzenia środków ograniczających hałas, tak aby objąć nimi wojskowe poddźwiękowe samoloty odrzutowe. Ponadto PE zatwierdził stopniowe wprowadzanie niższych wartości granicznych hałasu w odniesieniu do samochodów osobowych oraz z powodzeniem przeprowadził kampanię na rzecz wprowadzenia etykiet informujących konsumentów o poziomie hałasu, na wzór etykiet wykorzystywanych w istniejących systemach oznaczania efektywności paliwowej, głośności opon i emisji CO₂.

Tina Ohliger
05/2019

