



POLUAREA ATMOSFERICĂ ȘI POLUAREA FONICĂ

Poluarea atmosferică și zgomotul excesiv dăunează sănătății noastre și mediului înconjurător. Poluarea atmosferică provine în principal din industrie, transport, producția de energie și agricultură. Strategia UE privind calitatea aerului are obiectivul de a asigura respectarea integrală a legislației existente privind calitatea aerului până în 2020 și stabilește obiective pe termen lung pentru 2030. Directiva privind zgomotul ambiental contribuie la identificarea nivelurilor de zgomot în UE și la adoptarea măsurilor necesare pentru reducerea lor la niveluri acceptabile. Alte acte legislative reglementează poluarea atmosferică și sonoră din surse specifice.

TEMEIUL JURIDIC

Articolele 191-193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

CONTEXT GENERAL

Poluarea atmosferică poate provoca afecțiuni cardiovasculare și respiratorii, precum și cancer, fiind principala cauză legată de mediu a deceselor premature în UE. Anumite substanțe cum ar fi arsenicul, cadmiul, nichelul și hidrocarburile aromatice policiclice sunt agenți cancerigeni genotoxici pentru om, și nu se pot identifica praguri până la care nu comportă riscuri. Poluarea atmosferică are un impact negativ și asupra calității apei și solului și dăunează ecosistemelor prin eutrofizare (excesul de poluare cu azot) și ploaie acidă. Așadar, sunt afectate atât agricultura și pădurile, cât și materialele și clădirile. Poluarea atmosferică are numeroase surse, însă provine în principal din industrie, transport, producția de energie și agricultură. Deși poluarea atmosferică a scăzut în general în Europa în ultimele decenii, nu este încă garantată atingerea obiectivului Uniunii pe termen lung, și anume de „a se ajunge la un nivel al calității aerului care să nu aibă un impact negativ semnificativ asupra sănătății umane și a mediului”. Standardele de calitate a aerului sunt adesea încălcate, în special în zonele urbane („hotspots” de poluare atmosferică), unde locuiesc majoritatea cetățenilor europeni. În prezent, cei mai problematici poluanți sunt particulele fine, dioxidul de azot și ozonul troposferic.

Nivelurile de zgomot din mediul înconjurător sunt în creștere în zonele urbane, în principal din cauza intensificării traficului și a activităților industriale și recreaționale. Se estimează că aproape 20 % din populația UE este expusă la niveluri de zgomot considerate inacceptabile. Acestea pot afecta calitatea vieții și conduce la niveluri



semnificative de stres, perturbări ale somnului și efecte negative asupra sănătății, de exemplu afecțiuni cardiovasculare. Zgomotul are efecte și asupra faunei sălbatice.

REALIZĂRI ÎN COMBATEREA POLUĂRII ATMOSFERICE

Calitatea aerului s-a îmbunătățit considerabil în Europa de când UE a început să se ocupe pentru prima dată de această problemă în anii 1970. Concentrațiile de substanțe cum ar fi dioxidul de sulf (SO₂), monoxidul de carbon (CO), benzenul (C₆H₆) și plumbul (Pb) au scăzut semnificativ de atunci. UE dispune de trei mecanisme juridice diferite pentru a gestiona poluarea atmosferică: definirea standardelor generale privind calitatea aerului pentru concentrațiile de poluanți atmosferici în mediul înconjurător; stabilirea unor limite naționale privind totalul emisiilor poluante; precum și conceperea unor acte legislative specifice privind sursa poluării, de exemplu controlul emisiilor industriale sau standarde privind emisiile care provin de la autovehicule, eficiența energetică sau calitatea combustibililor. Aceste acte legislative sunt completate de strategii și măsuri de promovare a protecției mediului înconjurător și de integrare a acesteia în alte sectoare.

A. Calitatea aerului înconjurător

Pornind de la obiectivele propuse în [Strategia tematică privind poluarea atmosferică](#) din 2005 (de a reduce particulele fine cu 75% și ozonul troposferic cu 60%, precum și cu 55% amenințările la adresa mediului natural cauzate de acidifiere și eutrofizare - toate până în 2020, având drept bază nivelurile din 2000), în iunie 2008, a intrat în vigoare o directivă revizuită privind calitatea aerului înconjurător, fuzionând majoritatea actelor legislative existente în domeniu. Doar cea de [a patra „directivă-fiică#](#) a Directivei-cadru anterioare privind calitatea aerului a rămas încă vigoare în prezent, stabilind valori-țintă (mai puțin stricte decât valorile-limită) pentru arsenic, cadmiu, mercur, nichel și hidrocarburile aromatice policiclice.

[Directiva 2008/50/CE](#) privind calitatea aerului înconjurător vizează să reducă poluarea atmosferică la niveluri care să minimizeze efectele nocive asupra sănătății umane și a mediului înconjurător. În acest scop, Directiva precizează măsurile pentru definirea și stabilirea obiectivelor privind calitatea aerului înconjurător (și anume limitele care nu trebuie depășite pe teritoriul UE) în raport cu principalii poluanți atmosferici (dioxidul de sulf, oxidul de azot, oxizii de azot, particulele (fine) de materie, plumbul, benzenul, monoxidul de carbon și ozonul). Statele membre au obligația de a defini zone și aglomerări cu scopul de a evalua și gestiona calitatea aerului înconjurător, de a monitoriza tendințele pe termen lung și de a pune informații la dispoziția publicului. Atunci când calitatea aerului este bună, aceasta trebuie menținută; dacă valorile-limită sunt depășite, trebuie luate măsuri.

La sfârșitul anului 2013, Comisia Europeană a lansat programul Aer curat pentru Europa, în vederea îndeplinirii a două obiective principale: asigurarea respectării legislației actuale până în 2020 și noi obiective privind calitatea aerului pentru perioada până în 2030. Principalul instrument legislativ pentru îndeplinirea acestor obiective este [Directiva privind plafoanele naționale de emisie](#), revizuită, care stabilește plafoane naționale de emisii mai stricte pentru cinci principali poluanți - dioxidul de sulf, oxizii de azot, compușii organici volatili nemetanici, amoniacul și particulele fine -



pentru a reduce efectele nocive ale acestora asupra mediului și a înjumătăți impactul lor asupra sănătății în comparație cu 2005. Directiva impune statelor membre să elaboreze programe naționale de control al poluării aerului. De asemenea, transpune angajamentele privind reducerea poluării pentru 2020 asumate de UE și statele sale membre în cadrul Protocolului de la Göteborg, astfel cum a fost modificat, pentru a reduce gradul de acidifiere și de eutrofizare și nivelul de ozon troposferic, la Convenția Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (UNECE) privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi. În cadrul programului, a fost adoptată, de asemenea, o nouă directivă pentru reducerea poluării atmosferice provenind de la [instalații medii de ardere](#), cum ar fi cele utilizate pentru producerea de energie sau încălzirea locuințelor.

B. Transportul rutier

Au fost adoptate mai multe directive în vederea limitării poluării cauzate de transport, prin stabilirea unor norme de emisii pentru diferite categorii de vehicule, cum ar fi autoturismele, vehiculele utilitare ușoare, autobuzele, camioanele și motocicletele, precum și prin reglementarea calității combustibilului. Actualele standarde de emisii Euro 5 și Euro 6 pentru autoturisme și furgonete ușoare stabilesc limitele de emisii pentru o serie de poluanți atmosferici, în special pentru oxizii de azot și particulele în suspensie. Statele membre sunt obligate să refuze omologarea de tip, înmatricularea, vânzarea și introducerea vehiculelor (și a dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării) care nu respectă aceste limite. Din septembrie 2017, se utilizează un ciclu de testare mai realist: la modelele noi de autovehicule se testează „emisii generate în condiții reale de conducere” (RDE). În plus, există [norme](#) privind conformitatea în funcționare (potrivit cărora vehiculele trebuie să continue să respecte standardele cât timp sunt în circulație), durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD), măsurarea consumului de carburant, precum și accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor pentru operatorii independenți. Există norme similare pentru [vehiculele grele](#), cum ar fi autobuzele și camioanele. Recent, a fost adoptat un nou regulament privind [omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor](#), care va intra în vigoare la 1 septembrie 2020, și are scopul de a mări calitatea și independența serviciilor tehnice și să verifice dacă automobilele deja în circulație sunt în conformitate cu cerințele.

C. Alte emisii generate de sectorul transportului

Pentru a reduce poluarea cauzată de nave - despre care se susține că provoacă 50 000 de decese premature în fiecare an - UE a stabilit limite pentru [conținutul de sulf](#) al combustibililor folosiți în transportul maritim de navele care circulă pe mările europene. Limita generală pentru sulf va scădea de la 3,5 % la 0,5 % până în 2020, în conformitate cu limitele stabilite de Organizația Maritimă Internațională. Din 2015, se aplică o normă și mai strictă, de 0,1%, în anumite zone desemnate ca „zone de control al emisiilor de sulf”, precum Marea Baltică, Canalul Mânecii și Marea Nordului. Au fost stabilite norme de emisii suplimentare pentru [echipamentele mobile fără destinație rutieră](#), cum ar fi excavatoarele, buldozerele și ferăstraiile cu lanț, precum și pentru tractoarele agricole și forestiere și ambarcațiunile de agrement, cum ar fi ambarcațiunile de sport.



D. Emisiile din industrie

[Directiva privind emisiile industriale](#) (DEI) vizează activitățile industriale foarte poluante care sunt responsabile de o parte semnificativă a poluării în Europa. Aceasta consolidează și fuzionează toate Directivele relevante (privind incinerarea deșeurilor, compușii organici volatili, instalațiile mari de ardere și prevenirea și controlul integrat al poluării etc.) într-un singur instrument legislativ coerent, pentru a facilita aplicarea legislației și a reduce la minimum poluarea din diverse surse industriale. DEI stabilește obligațiile care trebuie îndeplinite de către toate instalațiile industriale, cuprinde o listă de măsuri pentru prevenirea poluării apei, aerului și solului și oferă o bază pentru elaborarea autorizațiilor și permiselor de funcționare pentru instalațiile industriale. Prin intermediul unei abordări integrate, ia în considerare performanța de mediu globală a unei instalații, inclusiv utilizarea materiilor prime sau eficiența energetică. Conceptul de „cele mai bune tehnici disponibile” (BAT) joacă un rol central, precum și flexibilitatea, inspecțiile de mediu și participarea publicului.

REALIZĂRI ÎN PRIVINȚA POLUĂRII FONICE

Abordarea UE în ceea ce privește poluarea sonoră este dublă și include: un cadru general pentru identificarea nivelurilor de poluare sonoră care necesită luarea unor măsuri atât la nivelul statelor membre, cât și la nivelul UE; și o serie de acte legislative privind principalele surse de zgomot, cum ar fi zgomotul provocat de traficul rutier, aerian și feroviar și zgomotul emis de echipamentele destinate utilizării în exterior.

[Directiva-cadru privind zgomotul ambiental](#) urmărește reducerea expunerii la zgomotul ambiental prin armonizarea indicatorilor de zgomot și a metodelor de evaluare a acestuia, colectând informații legate de expunerea la zgomot sub forma unor „hărți de zgomot” și punând aceste informații la dispoziția publicului. Pe această bază, statele membre trebuie să elaboreze planuri de acțiune pentru a soluționa problemele legate de zgomot. Hărțile de zgomot și planurile de acțiune trebuie revizuite cel puțin o dată la cinci ani.

Regulamentul privind [nivelul sonor al autovehiculelor](#) introduce o nouă metodă de testare pentru măsurarea emisiilor de zgomot, reduce valorile-limită ale zgomotului existente și include dispoziții suplimentare în materie de emisii sonore în cadrul procedurii de omologare de tip. Alte regulamente stabilesc limite de zgomot pentru mopederi și motociclete. Aceste regulamente sunt completate de norme suplimentare privind testarea și limitarea nivelurilor de [zgomot de rulare a pneurilor](#) și reducerea lor treptată.

Din iunie 2016, [normele UE privind zgomotul produs de aviație](#), în conformitate cu „abordarea echilibrată” a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), se aplică pentru aeroporturile cu mai mult de 50 000 de mișcări de aeronave civile pe an. Această abordare constă în patru elemente principale concepute pentru a identifica modul cel mai rentabil de a combate zgomotul produs de aeronave în fiecare aeroport: reducerea nivelurilor de zgomot la sursă prin utilizarea unor aeronave moderne, gestionarea terenului din jurul aeroporturilor într-un mod sustenabil, adaptarea procedurilor operaționale pentru a reduce impactul zgomotului pe teren și, dacă este necesar, introducerea unor restricții de operare, precum interzicerea zborurilor de noapte.



În contextul [Directivei privind interoperabilitatea sistemului feroviar](#), o [specificație tehnică de interoperabilitate](#) (STI) privind zgomotul stabilește nivelurile maxime de zgomot care pot fi produse de vehiculele feroviare noi (convenționale). [Regulamentul privind tarifarea pentru costul efectelor produse de zgomot](#) oferă stimulente pentru post-echiparea vagoanelor de marfă cu saboți de frână din materiale compozite cu niveluri scăzute de zgomot.

Instalațiile industriale și agricole de dimensiuni mari reglementate de DEI pot obține autorizații ca urmare a utilizării celor mai bune tehnici disponibile (BAT) drept referință. Zgomotul emis de instalațiile de construcție (de exemplu, zgomotul emis de excavatoare, încărcătoare, utilaje pentru lucrări de terasamente și macarale-turn), precum și de ambarcațiunile de agrement sau de echipamentele destinate utilizării în exterior, este, de asemenea, reglementat.

ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Parlamentul a jucat un rol decisiv în formularea unei politici de mediu progresive în vederea combaterii poluării atmosferice și fonice.

De exemplu, deputații în PE au votat reducerea drastică a conținutului nociv de sulf din combustibilii marini de la 3,5% la 0,5% până în 2020 și au combătut cu succes tentativele de amânare cu cinci ani a acestui termen. În conformitate cu recomandările Organizației Mondiale a Sănătății, Parlamentul a solicitat, de asemenea, norme mai stricte privind calitatea aerului, în special privind particulele fine. În urma descoperirii în SUA a faptului că grupul Volkswagen a utilizat un program de falsificare a rezultatelor testării emisiilor de NOX, Parlamentul a creat o comisie de anchetă privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor (EMIS) pentru a investiga această chestiune. În raportul său final, solicită ca statele membre și producătorii de autoturisme să fie trași la răspundere și le cere acestora să modernizeze sau să retragă de pe piață automobilele extrem de poluante.

În ceea ce privește zgomotul ambiental, Parlamentul a subliniat în repetate rânduri necesitatea unor reduceri suplimentare ale valorilor-limită și a unor proceduri de măsurare îmbunătățite. Acesta a solicitat stabilirea unor valori la nivelul UE pentru zgomotul din apropierea aeroporturilor și, de asemenea, extinderea măsurilor de reducere a zgomotului la avioanele militare subsonice cu reacție. Mai mult, a aprobat introducerea treptată a unor noi limite de zgomot, mai scăzute, pentru automobile, și a pledat cu succes în favoarea introducerii unor etichete pentru a informa consumatorii cu privire la nivelurile de zgomot, similare celor existente privind eficiența consumului de combustibil, zgomotul produs de pneuri și emisiile de CO₂.

Tina Ohliger
05/2019

