



ONESNAŽEVANJE ZRAKA IN OBREMENJENOST S HRUPOM

Onesnažen zrak in pretiran hrup škodujeta našemu zdravju in okolju. Prvi večinoma izvira iz industrije, prometa, proizvodnje energije in kmetijstva. Cilj strategije EU za kakovost zraka je popolno upoštevanje veljavne zakonodaje na področju kakovosti zraka do leta 2020, določa pa tudi dolgoročne cilje za leto 2030. Direktiva o okoljskem hrupu pa je namenjena merjenju ravni hrupa v EU in sprejetju ukrepov za njihovo znižanje na sprejemljive ravni. Ločena zakonodaja ureja onesnaževanje zraka in emisije hrupa iz posameznih virov.

PРАВNA PODLAGA

Členi od 191 do 193 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

SPLOŠNO OZADJE

Onesnažen zrak lahko povzroči bolezni srca, ožilja in dihal ter raka in je glavni okoljski vzrok za prezgodnjo smrt v EU. Nekatere snovi, na primer arzen, kadmij, nikelj in policiklični aromatski ogljikovodiki, so genotoksične in rakotvorne za ljudi. Zanje ni mogoče določiti mejne vrednosti, pod katero ne bi bile nevarne. Onesnažen zrak tudi negativno vpliva na kakovost vode in zemlje, z evtrofikacijo (čezmerno onesnaženje z dušikom) in kislim dežjem pa uničuje ekosisteme. Zato so prizadeti kmetijstvo in gozdovi, pa tudi materiali in zgradbe. Viri onesnaževanja zraka so različni, večinoma pa izvira iz industrije, prometa, proizvodnje energije in kmetijstva. Medtem ko se je onesnaževanje zraka v Evropi v zadnjih desetletjih v splošnem zmanjšalo, je dolgoročni cilj Unije – doseči kakovosten zrak, ki ne bo imel znatnih negativnih učinkov na zdravje ljudi in na okolje – še vedno vprašljiv. Standardi kakovosti zraka se pogosto ne upoštevajo, zlasti na mestnih območjih („žariščih“ onesnaženosti zraka) – kjer živi večina Evropejcev. Med najbolj problematična onesnaževala danes štejejo drobni delci, dušikovi dioksidi in prizemni ozon.

Ravni okoljskega hrupa se na urbanih območjih povečujejo, kar je večinoma posledica vse gostejšega prometa ter obsežnejših industrijskih in rekreativnih dejavnosti. Po ocenah je okoli 20 % prebivalcev EU izpostavljenih ravnem hrupu, ki veljajo za nesprejemljive. To lahko vpliva na kakovost življenja ter povzroči stres, motnje spanja in zdravstvene težave, kot so kardiovaskularna obolenja. Hrup vpliva tudi na prstoživeče živali.



DOSEŽKI V BOJU PROTI ONESNAŽEVANJU ZRAKA

Kakovost zraka v Evropi se je od 70. let prejšnjega stoletja, ko se je EU prvič lotila te problematike, bistveno izboljšala. Vsebnost snovi, kot so žveplov dioksid (SO₂), ogljikov monoksid (CO), benzen (C₆H₆) in svinec (Pb), se je od takrat močno zmanjšala. EU ima tri različne pravne mehanizme za upravljanje onesnaževanja zraka: določa splošne standarde kakovosti zraka za koncentracije onesnaževal v zunanjem zraku, določa nacionalne mejne vrednosti skupnih emisij onesnaževal in oblikuje zakonodajo za posamezne vire onesnaževanja, na primer za nadzor nad industrijskimi emisijami ali določa standarde za emisije vozil, energetske učinkovitost ali kakovost goriva. To zakonodajo dopolnjujejo strategije in ukrepi za spodbujanje varstva okolja in njegovo vključitev v druge sektorje.

A. Kakovost zunanjega zraka

Na podlagi ciljev, določenih v [tematski strategiji o onesnaževanju zraka](#) iz leta 2005 (zmanjšati koncentracijo drobnih delcev za 75 % in prizemnega ozona za 60 %, hkrati zmanjšati ogroženost naravnega okolja zaradi zakisljevanja in evtrofikacije za 55 % – vse do leta 2020 v primerjavi z ravnmi iz leta 2000), je bila junija 2008 sprejeta spremenjena direktiva o kakovosti zunanjega zraka, ki združuje večino obstoječe zakonodaje na tem področju. Od prejšnje okvirne direktive o kakovosti zraka velja le še [četrta „hčerinska direktiva“](#), ki določa ciljne vrednosti (ki so manj stroge od mejnih vrednosti) za arzen, kadmij, nikelj in policiklične aromatske ogljikovodike.

Cilj [Direktive 2008/50/ES](#) o kakovosti zunanjega zraka je zmanjšati onesnaževanje zraka na takšno raven, da bodo škodljive posledice za zdravje ljudi in okolje čim manjše. V ta namen določa ukrepe za opredelitev in določitev ciljev za kakovost zunanjega zraka (tj. mejne vrednosti, ki nikjer v EU ne smejo biti presežene), kar zadeva njeno glavna onesnaževala (žveplov dioksid, dušikov dioksid, dušikovi oksidi, (drobni) prašni delci, svinec, benzen, ogljikov monoksid in ozon). Države članice morajo določiti območja in aglomeracije, da bi lahko ocenile in upravljale kakovost zunanjega zraka, spremljale dolgoročne trende in informacije posredovale javnosti. Če je kakovost zraka dobra, jo je treba ohraniti, kjer pa mejne vrednosti presegajo, je treba ukrepati.

Evropska komisija je ob koncu leta 2013 začela program za čistejši zrak za Evropo, ki ima dva glavna cilja: izpolniti veljavno zakonodajo do leta 2020 in določiti nove cilje glede kakovosti zraka za čas do leta 2030. Glavni zakonodajni instrument za doseg teh ciljev je revidirana [direktiva o nacionalnih zgornjih mejah emisij](#), ki določa strožje nacionalne zgornje meje emisij za glavna onesnaževala (žveplov dioksid, dušikove okside, nemetanske hlapne organske spojine, amonijak in drobne delce), da bi zmanjšali njihove škodljive posledice za okolje, škodljive posledice za zdravje pa v primerjavi z letom 2005 prepolovili. Od držav članic zahteva, da pripravijo nacionalne programe nadzora nad onesnaževanjem zraka. Direktiva prav tako prenaša obveznosti glede zmanjšanja emisij do leta 2020, ki so jih sprejele EU in njene države članice v okviru spremenjenega göteborgskega protokola h konvenciji Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) o daljnosežnem čezmejnem onesnaževanju zraka. V okviru tega programa je bila sprejeta tudi nova direktiva za zmanjšanje



onesnaževanja zraka iz [srednje velikih kurilnih naprav](#), kot so tiste, ki se uporabljajo za pridobivanje električne energije ali ogrevanje v gospodinjstvih.

B. Cestni promet

Sprejetih je bilo več direktiv, da bi omejili onesnaževanje iz cestnega prometa z določitvijo standardov emisijskih vrednosti za različne kategorije vozil, kot so osebni avtomobili, lahka gospodarska vozila, tovornjaki, avtobusi in motorna kolesa, in z predpisovanjem kakovosti goriva. Veljavna emisijska standarda Euro 5 in Euro 6 za osebna in lahka dostavna vozila določata mejne vrednosti za številna onesnaževala zraka, zlasti za dušikove okside in trdne delce. Od držav članic se zahteva, da zavrnejo homologacijo, registracijo, prodajo in začetek uporabe vozil (in nadomestnih naprav za uravnavanje onesnaževanja), ki niso v skladu s temi mejnimi vrednostmi. Od septembra 2017 se uporablja bolj realističen preskusni cikel: „dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo“ (RDE) se zdaj za nove modele avtomobilov merijo v dejanskih pogojih vožnje. Poleg tega obstajajo [pravila](#) o skladnosti pri uporabi (po katerih morajo biti vozila tudi med vožnjo skladna s standardi), trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja, sistemih za diagnostiko na vozilu (OBD) in merjenju porabe goriva ter dostopu do podatkov o popravilu in vzdrževanju vozil za neodvisne upravljavce. Podobna pravila veljajo za [težka vozila](#), kot so avtobusi in tovornjaki. Nedavno je bila sprejeta nova uredba o [homologaciji in nadzoru trga motornih vozil](#), ki bo začela veljati 1. septembra 2020, njen namen pa je izboljšati kakovost in neodvisnost tehničnih služb ter preveriti, ali so vozila, ki so že na cesti, skladna z zahtevami.

C. Druge emisije iz prometa

Da bi zmanjšali onesnaževanje zraka iz ladij, ki naj bi vsako leto povzročilo 50.000 prezgodnjih smrti, je EU določila omejitve za [vsebnost žvepla](#) v ladijskih gorivih za plovila, ki plujejo po evropskih morjih. Splošna mejna vrednost za žveplo se bo do leta 2020 zmanjšala s 3,5 % na 0,5 % v skladu z mejnimi vrednostmi, ki jih je določila Mednarodna pomorska organizacija. Na izbranih območjih, kjer se nadzirajo emisije žvepla, kot so Baltik, Rokavski preliv in Severno morje, od leta 2015 velja še strožji standard 0,1 %. Dodatni standardi emisijskih vrednosti so bili določeni za [necestno mobilno mehanizacijo](#), kot so bagri, buldožerji in motorne žage, pa tudi za kmetijske in gozdarske traktorje ter plovila za rekreacijo.

D. Emisije iz industrije

Nova [direktiva o industrijskih emisijah](#) (IED) zajema industrijske dejavnosti, ki močno onesnažujejo okolje in povzročajo znaten delež onesnaževanja v Evropi. Združuje vse ustrezne direktive (o sežiganju odpadkov, hlapnih organskih spojinah, velikih kurilnih napravah, celovitem preprečevanju in nadzorovanju onesnaževanja itd.) v skladen zakonodajni instrument, da bi bilo izvajanje zakonodaje lažje in da bi se onesnaževanje iz različnih industrijskih virov čim bolj zmanjšalo. Direktiva določa obveznosti, ki jih morajo izpolniti vsi industrijski obrati, vsebuje seznam ukrepov proti onesnaževanju vode, zraka in tal ter je osnova za izdajanje obratovalnih dovoljenj za industrijske obrate. Z uporabo celostnega pristopa upošteva skupno okoljsko učinkovitost obrata, tudi uporabo surovin in energetske učinkovitost. Osrednjo vlogo imajo koncept „najboljših razpoložljivih tehnik“, prožnost, okoljski pregledi in udeležba javnosti.



DOSEŽKI V ZVEZI Z OBREMENJENOSTJO S HRUPOM

Pristop EU k zmanjševanju obremenjenosti s hrupom je dvoplasten: splošni okvir za določanje ravni obremenjenosti s hrupom zahteva ukrepanje na ravni držav članic in EU, obstaja pa tudi sklop zakonodajnih aktov o glavnih virih onesnaženja s hrupom, kot so cestni, zračni in železniški promet ter oprema za zunanjo uporabo.

Cilj [okvirne direktive o okoljskem hrupu](#) je zmanjšanje izpostavljenosti okoljskemu hrupu z uskladitvijo kazalnikov hrupa in metod za ocenjevanje, zbiranjem informacij o izpostavljenosti hrupu v obliki „zemljevidov hrupa“ in zagotavljanjem javnega dostopa do teh informacij. Na tej podlagi morajo države članice oblikovati akcijske načrte za obravnavo problematike hrupa. Zemljevide hrupa in akcijske načrte je treba pregledati najmanj vsakih pet let.

Uredba o [ravni hrupa motornih vozil](#) uvaja novo preskusno metodo za emisije hrupa, znižuje veljavne mejne vrednosti hrupa in v postopek homologacije vključuje dodatne določbe glede emisij hrupa. Drugi predpisi določajo mejne vrednosti hrupa za mopede in motorna kolesa. Te akte dopolnjujejo nadaljnja pravila o preverjanju in omejevanju ravni [hrupa pnevmatik](#) in njihovem postopnem zmanjšanju.

Od junija 2016 veljajo za letališča z več kot 50.000 premiki civilnih letal letno [pravila EU glede hrupa iz letalstva](#), ki so v skladu z uravnoteženim pristopom Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO). Ta pristop sestavljajo štiri glavni elementi za opredelitev stroškovno najučinkovitejšega načina za zmanjšanje hrupa letal na posameznih letališčih: znižanje ravni hrupa z uporabo sodobnih letal, upravljanje zemljišč okoli letališč na trajnosten način, prilagoditev operativnih postopkov za zmanjšanje vpliva hrupa na tleh in po potrebi omejitev obratovanja, kot je prepoved nočnih poletov.

V [direktivi o interoperabilnosti železniškega sistema tehnična specifikacija za interoperabilnost](#) glede hrupa določa najvišje ravni hrupa, ki jih lahko proizvedejo nova (konvencionalna) tirna vozila. [Uredba o zaračunavanju stroškov učinkov hrupa](#) spodbuja k naknadni vgradnji manj hrupnih kompozitnih zavornjakov na tovarne vagone.

Veliki industrijski in kmetijski obrati, ki jih zajema direktiva IED, lahko prejmejo dovoljenje, če kot reference uporabljajo najboljše razpoložljive tehnike. Določene so tudi najvišje ravni hrupa, ki ga povzročajo gradbena mehanizacija (npr. hrup bagrov, nakladalnikov, strojev za zemeljska dela in žerjavov) ter plovila za rekreacijo ali oprema za zunanjo uporabo.

VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Parlament je imel odločilno vlogo pri oblikovanju napredne okoljske politike za boj proti onesnaževanju zraka in obremenjenosti s hrupom.

Poslanci EP so na primer glasovali za občutno zmanjšanje škodljive vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih s 3,5 % na 0,5 % do leta 2020, poleg tega pa so preprečili poskuse, da bi se ta rok odložil za pet let. V skladu s priporočili Svetovne zdravstvene organizacije je Parlament pozval tudi k strožjim pravilom o kakovosti zraka, zlasti glede drobnih



delcev. Po tem, ko so v ZDA odkrili, da skupina Volkswagen uporablja programsko opremo, ki pri merjenju emisij NO_x iz njihovih vozil, daje lažne rezultate, je Evropski parlament ustanovil začasni preiskovalni odbor za meritve emisij v avtomobilskem sektorju (EMIS), da bi preiskal zadevo. V svojem končnem poročilu države članice in proizvajalce avtomobilov poziva, naj prevzamejo odgovornost in avtomobile naknadno dodatno opremijo ali jih umaknejo s trga.

V zvezi z okoljskim hrupom je Parlament večkrat poudaril, da je treba mejne vrednosti še bolj zmanjšati in izboljšati postopke za merjenje. Pozval je k določitvi vrednosti EU za hrup okrog letališč ter k razširitvi ukrepov za zmanjšanje hrupa na vojaška podzvočna reaktivna letala. Poleg tega je potrdil postopno uvedbo novih, nižjih ravni hrupa za avtomobile in si uspešno prizadeval za uvedbo oznak, s katerih bi potrošniki lahko razbrali ravni hrupa in ki so podobne obstoječim sistemom označevanja glede porabe goriva, hrupa pnevmatik in emisij CO₂.

Tina Ohliger
05/2019

