



ORO IR AKUSTINĖ TARŠA

Oro tarša ir pernelyg didelis triukšmas kenkia mūsų sveikatai ir aplinkai. Pagrindiniai oro taršos šaltiniai yra pramonė, transportas, energijos gamyba ir žemės ūkis. ES oro kokybės strategija siekiama iki 2020 m. užtikrinti visapusišką atitiktį galiojantiems oro kokybės teisės aktams ir nustatomi nauji ilgalaikiai 2030 m. tikslai. Aplinkos triukšmo direktyva padedama nustatyti triukšmo lygį ES ir imtis būtinų priemonių jam sumažinti iki priimtino lygio. Konkrečių šaltinių keliama oro ir akustinė tarša reglamentuojama atskirais teisės aktais.

TEISINIS PAGRINDAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 191–193 straipsniai.

BENDROSIOS APLINKYBĖS

Oro tarša gali sukelti širdies ir kraujagyslių, kvėpavimo takų ligas, taip pat vėžį, ir yra pagrindinis ankstyvą mirtį sukeliantis aplinkos veiksnys ES. Kai kurios medžiagos, pvz., arsenas, kadmis, nikelis ir policikliniai aromatiniai angliavandeniliai, yra žmogaus genotoksiniai kancerogenai, o aiškios ribos, kurios neviršijus jie nekelia grėsmės, nėra nustatyta. Oro tarša taip pat turi neigiamą poveikį vandens ir dirvožemio kokybei ir kenkia ekosistemoms dėl eutrofikacijos (pernelyg didelės taršos azotu) ir rūgštaus lietaus. Taigi oro tarša daro poveikį žemės ūkiui ir miškams, taip pat medžiagoms ir pastatams. Esama daugelio oro taršos šaltinių, tačiau pagrindiniai yra pramonė, transportas, energijos gamyba ir žemės ūkis. Nors oro tarša Europoje pastaraisiais dešimtmečiais apskritai sumažėjo, vis dar abejojama, ar bus įgyvendintas Sąjungos ilgalaikis tikslas – pasiekti tokį oro kokybės lygį, kad tarša neturėtų didelės neigiamos įtakos žmonių sveikatai ir aplinkai. Oro kokybės standartų dažnai nesilaikoma, ypač miestų teritorijose (jose oro tarša yra didžiausia), tačiau būtent čia gyvena dauguma europiečių. Didžiausias problemas šiuo metu keliantys teršalai yra smulkiosios dalelės, azoto dioksidas ir pažemio ozonas.

Miestuose aplinkos triukšmo lygis didėja, daugiausia dėl intensyvesnės transporto, pramonės ir pramoginės veiklos. Manoma, kad maždaug 20 proc. ES gyventojų patiria tokio lygio triukšmą, kuris laikomas nepriimtiniu. Tai gali turėti įtakos gyvenimo kokybei, taip pat kelti didelį stresą, trikdyti miegą ir turėti neigiamos įtakos sveikatai, pvz., sukelti širdies ir kraujagyslių sistemos sutrikimų. Triukšmas taip pat turi įtakos laukiniams gyvūnams.



LAIMĖJIMAI KOVOJANT SU ORO TARŠA

Po to, kai ES pradėjo spręsti oro taršos problemą XX a. aštuntajame dešimtmetyje, oro kokybė Europoje labai pagerėjo. Nuo to laiko tokių medžiagų, kaip sieros dioksidas (SO₂), anglies monoksidas (CO), benzenas (C₆H₆) ir švinas (Pb), kiekis gerokai sumažintas. ES taiko tris skirtingus teisinius oro taršos valdymo mechanizmus, kuriais: nustatomi bendrieji oro kokybės standartai, taikomi oro teršalų koncentracijai aplinkoje; nacionaliniu lygmeniu nustatomos viso išmetamo teršalų kiekio ribinės vertės; Rengiami konkretiems taršos šaltiniams skirti teisės aktai, kuriais, pvz., kontroliuojami pramonės išmetami teršalai arba nustatomi transporto priemonių išmetamų teršalų, energijos naudojimo efektyvumo arba kuro kokybės standartai. Šias teisėkūros priemones papildo strategijos ir priemonės, kuriomis skatinama aplinkosauga ir jos integravimas į kitus sektorius.

A. Aplinkos oro kokybė

Remiantis 2005 m. priimtos [Teminės oro taršos strategijos](#) tikslais (smulkiųjų dalelių koncentraciją sumažinti 75 proc., pažemio ozono – 60 proc., taip pat 55 proc. sumažinti tiek rūgštėjimo, tiek eutrofikacijos grėsmę gamtinei aplinkai – visus šiuos rodiklius, lyginant su 2000 m. lygiu, reikia pasiekti iki 2020 m.), 2008 m. birželio mėn. įsigaliojo persvarstyta Aplinkos oro kokybės direktyva, kuria apjungiami dauguma galiojančių šios srities teisės aktų. Tik ankstesnės Oro kokybės pamatinės direktyvos [ketvirtoji antrinė direktyva](#), kuria nustatomi arseno, kadmio, gyvsidabrio, nikelio ir policiklinių aromatinių angliavandenilių tiksliniai rodikliai (mažiau griežti nei ribinės vertės), vis dar galioja.

[Direktyva 2008/50/EB](#) dėl aplinkos oro kokybės siekiama sumažinti oro taršą iki tokio lygio, kad jos poveikis būtų minimaliai kenksmingas žmonių sveikatai arba aplinkai. Tuo tikslu direktyvoje išdėstomos priemonės, kurias taikant turi būti apibrėžti ir nustatyti aplinkos oro kokybės tikslai (t. y. ribinės vertės, kurios negali būti viršijamos jokiaje ES vietovėje), susiję su pagrindiniais oro teršalais (sieros dioksidu, azoto dioksidu, azoto oksidais, (smulkiosiomis) kietosiomis dalelėmis, švinu, benzeno, anglies monoksidu ir ozonu). Reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų zonas ir aglomeracijas, kad būtų galima įvertinti ir valdyti aplinkos oro kokybę, stebėti ilgalaikes tendencijas ir teikti informaciją visuomenei. Ten, kur oro kokybė yra gera, ji turi būti išsaugota, o ten, kur ribinės vertės viršijamos, turi būti imamasi veiksmų.

2013 m. pabaigoje Europos Komisija pradėjo įgyvendinti Europos švaraus oro programą, nustačiusi du pagrindinius uždavinius: atitiktį esamiems teisės aktams iki 2020 m. ir naujus oro kokybės tikslus laikotarpiui iki 2030 m. Pagrindinė teisinė priemonė tiems uždaviniams įgyvendinti yra persvarstyta [Teršalų išmetimo nacionalinių ribų direktyva](#), kurioje nustatomos griežtesnės išmetamų teršalų nacionalinės ribos penkiems pagrindiniams teršalams: sieros dioksidui, azoto oksidams, nemetaniniams lakiesiems organiniams junginiams, amoniakui ir smulkioms kietosioms dalelėms, siekiant sumažinti neigiamą jų poveikį aplinkai ir perpus sumažinti jų poveikį sveikatai, palyginti su 2005 m. Pagal šią direktyvą valstybės narės turi parengti nacionalines oro taršos kontrolės programas. Šia direktyva taip pat perkeliama taršos mažinimo iki 2020 m. įsipareigojimai, kuriuos ES ir jos valstybės narės prisiėmė pagal persvarstyta



Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (UNECE) Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvencijos Geteborgo protokolą dėl rūgštėjimo, eutrofikacijos ir pažemio ozono mažinimo. Kaip programos dalis buvo priimta ir nauja direktyva, kuria siekiama mažinti [vidutinio dydžio kurą deginančių įrenginių](#), pavyzdžiui, elektros gamybos arba būsto šildymo įrenginių, sukeliama oro taršą.

B. Kelių transportas

Priimtos kelios direktyvos, kuriomis, siekiant apriboti kelių transporto keliamą taršą, nustatomos išmetamųjų teršalų normos skirtingoms transporto priemonių kategorijoms (pvz., lengviesiems automobiliams, lengviesiems furgonams, sunkvežimiams, autobusams ir motociklams) ir reglamentuojama degalų kokybė. Pagal šiuo metu galiojančias išmetamųjų teršalų normas (standartai Euro 5 ir Euro 6) lengviesiems automobiliams ir lengviesiems furgonams nustatytos daugelio oro teršalų, ypač azoto oksidų ir kietųjų dalelių, išmetimo ribinės vertės. Reikalaujama, kad valstybės narės atsisakytų patvirtinti transporto priemonių (ir pakaitinių taršos kontrolės įtaisų), kurios neatitinka tų ribinių verčių, tipą ir jas registruoti, uždraustų jas parduoti ir teikti rinkai. Nuo 2017 m. rugsėjo mėn. naudojamas labiau tikrovę atitinkantis bandymo ciklas: Šiuo metu atliekami naujų modelių automobilių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio bandymai, siekiant atsižvelgti į realias važiavimo sąlygas. Be to, esama eksploatuojamų transporto priemonių atitikties (reikalaujama, kad transporto priemonės atitiktų standartus visą laiką, kuri yra eksploatuojamos), taršos kontrolės įtaisų patvarumo, borto diagnostikos sistemų, degalų suvartojimo matavimo ir nepriklausomų operatorių prieigos prie transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos [taisyklių](#). Panašios taisyklės taikomos ir [sunkiosiems transporto priemonėms](#), pvz., autobusams ir sunkvežimiams. Neseniai buvo patvirtintas naujasis reglamentas dėl [motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros](#), kuris galios nuo 2020 m. rugsėjo 1 d. ir kuriuo siekiama gerinti techninių tarnybų kokybę ir nepriklausomumą bei tikrinti, ar keliuose jau esantys automobiliai atitinka reikalavimus.

C. Kiti transporto išmetamieji teršalai

Siekdama sumažinti laivų keliamą taršą (manoma, kad dėl jos kiekvienais metais 50 000 žmonių ištinka priešlaikinė mirtis), ES nustatė [sieros kiekio](#) ribines vertes Europos jūrose veiklą vykdančių laivų naudojamame jūrų bunkeriniame kure. Laikantis Tarptautinės jūrų organizacijos nustatytų standartų, bendroji ribinė sieros vertė iki 2020 m. turi būti sumažinta nuo 3,5 iki 0,5 proc. Tam tikruose sieros kiekio kontrolės rajonuose (SECA), pvz., Baltijos jūroje, Lamanšo sąsiauryje ir Šiaurės jūroje, nuo 2015 m. taikomas dar griežtesnis standartas – 0,1 proc. Išmetamųjų teršalų normos taip pat nustatytos [ne keliais judantiems mechanizmams](#), pvz., ekskavatoriams, buldozeriams, grandininiais pjūklams ir pan., taip pat žemės ūkio ir miškų ūkio traktoriams ir pramoginiams laivams, pavyzdžiui, sportiniams laivams.

D. Pramonės sektoriuje išmetami teršalai

[Pramoninių išmetamųjų teršalų](#) direktyva taikoma labai aplinką teršiančiai pramonės veiklai, kurios išmetamųjų teršalų kiekis sudaro didelę taršos dalį Europoje. Ji konsoliduoja visas atitinkamas direktyvas (dėl atliekų deginimo, lakiųjų organinių junginių, didelių kurą deginančių įrenginių, taršos integruotos prevencijos ir kontrolės



ir pan.) ir apjungia jas į vieną nuoseklią teisėkūros priemonę, kad būtų palengvintas teisės aktų įgyvendinimas ir kuo labiau sumažinama tarša iš įvairių pramonės šaltinių. Direktyvoje nustatyti pagrindiniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti visi pramonės įrenginiai, taip pat pateiktas vandens, oro ir dirvožemio taršos prevencijos priemonių sąrašas ir nustatytas pagrindas, kuriuo remiantis išduodamos pramoninių įrenginių eksploatavimo licencijos ir leidimai. Laikantis integruoto požiūrio šioje direktyvoje atsižvelgiama į bendrą įrenginio aplinkosauginį veiksmingumą, įskaitant žaliavų naudojimą arba energijos naudojimo efektyvumą. Geriausių prieinamų gamybos būdų (GPGB) koncepcija kartu su lankstumu, aplinkosauginiu tikrinimu ir visuomenės dalyvavimu atlieka pagrindinį vaidmenį.

LAIMĖJIMAI KOVOJANT SU AKUSTINE TARŠA

ES taiko dvejopą požiūrį į akustinę taršą: pagal bendrąją akustinės taršos lygio nustatymo sistemą reikalaujama imtis veiksmų valstybių narių ir ES lygmeniu, taip pat yra taikomi teisės aktai dėl pagrindinių triukšmo šaltinių: būtent kelių, oro ir geležinkelių transporto keliamo triukšmo ir lauko sąlygomis naudojamos įrangos keliamo triukšmo.

[Pagrindų direktyva dėl aplinkos triukšmo](#) siekiama sumažinti aplinkos triukšmo poveikį suderinant aplinkos triukšmo rodiklius ir vertinimo metodus, renkant informaciją apie triukšmo poveikį triukšmo žemėlapių forma ir suteikiant galimybes visuomenei gauti šią informaciją. Tuo remiantis reikalaujama, kad valstybės narės parengtų veiksmų planus triukšmo problemoms spręsti. Triukšmo žemėlapiai ir veiksmų planai turi būti persvarstomi bent kas penkerius metus.

Reglamentu dėl [variklinių transporto priemonių garso lygio](#) pradedamas taikyti naujas bandymo metodas skleidžiamam triukšmui matuoti, sumažinamos šiuo metu taikomos triukšmo ribinės vertės, o į tipo patvirtinimo procedūrą įtraukiamos papildomos nuostatos dėl garso skleidimo. Kitais reglamentais nustatomos mopedų ir motociklų triukšmo ribos. Papildomai reglamentuojamas [riedančių padangų keliamo triukšmo](#) lygių tikrinimas ir ribojimas bei laipsniškas jų mažinimas.

ES [oro transporto keliamo triukšmo taisyklės](#), atitinkančios ICAO suderintą požiūrį, taikomos nuo 2016 m. birželio mėn. oro uostams, iš kurių ir į kuriuos per kalendorinius metus civiliniai orlaiviai atlieka daugiau kaip 50 000 skrydžių. Šis požiūris apima keturias pagrindines sudedamąsias dalis, kurias taikant siekiama nustatyti ekonomiškai efektyviausią būdą kiekviename konkrečiame oro uoste lėktuvų keliamo triukšmo problemoms spręsti: sumažinti triukšmo lygį jo susidarymo vietoje naudojant modernius orlaivius, vadovautis tvarumo principu valdant žemę aplink oro uostus, koreguoti veiklos procesus, kad būtų sumažintas triukšmo poveikis ant žemės, ir prireikus nustatyti veiklos apribojimus, pvz., uždrausti naktinius skrydžius.

Įgyvendinant [geležinkelių sąveikumo direktyvą](#), pagal triukšmui taikomas [techninės sąveikos specifikacijas](#) (TSS) nustatytas didžiausias leistinas naujų (tradicinių) geležinkelio riedmenų keliamo triukšmo lygis. [Mokesčių už keliamą triukšmą reglamentu](#) skatinama pakeisti krovinių vagonų stabdžių trinkelės mažatriukšmėmis kompozitinėmis trinkelėmis.

Dideliems Pramoninių išmetamųjų teršalų direktyvoje reglamentuojamiems pramonės ir žemės ūkio įrenginiams galima gauti leidimus, kurie suteikiami įrodžius, kad



naudojami geriausi prieinami gamybos būdai (GPGB). Taip pat reglamentuojamas statybos įrangos (pvz., ekskavatorių, krautuvų, žemrausių ir bokštinių kranų), pramoginių laivų ar lauko sąlygomis naudojamos įrangos keliamas triukšmas.

EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Parlamentui tenka lemiamas vaidmuo formuojant pažangią aplinkos politiką, kuria siekiama kovoti su oro ir akustine tarša.

Pavyzdžiui, Parlamento nariai balsavo už tai, kad iki 2020 m. būtų reikšmingai sumažintas kenksmingas jūriniame kure esantis sieros kiekis (nuo 3,5 proc. iki 0,5 proc.), ir sėkmingai pasipriešino bandymams atidėti šį terminą penkeriais metais. Vadovaudamasis Pasaulio sveikatos organizacijos rekomendacijomis, Parlamentas taip pat paragino nustatyti griežtesnes oro kokybės taisykles. Po to, kai JAV buvo nustatyta, jog įmonė „Volkswagen“ bandydama automobilius naudojo sukčiauti padedančią programinę įrangą, kad sumažintų išmetamų NOx rodiklius, Parlamentas sudarė laikinąjį Išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo (EMIS) komitetą šiai problemai tirti. Savo galutiniame pranešime komitetas ragina traukti atsakomybėn valstybes nares ir automobilių gamintojus ir primygtinai ragina juos modifikuoti labai taršius automobilius arba pašalinti juos iš rinkos.

Aplinkos triukšmo klausimu Parlamentas ne kartą pabrėžė, kad reikia toliau mažinti jo ribines vertes ir gerinti jo matavimo procedūras. Jis paragino nustatyti aplink oro uostus skleidžiamo triukšmo ES vertes, o triukšmo mažinimo priemonės pradėti taikyti ir kariniams ikigarsiniams reaktyviniams orlaiviams. Be to, Parlamentas patvirtino palaipsniui diegiamas lengviesiems automobiliams taikomas naujas mažesnes triukšmo ribines vertes, jam taip pat pavyko pasiekti, kad būtų nustatytas vartotojams informaciją apie triukšmo lygį suteikiantis ženklavimas, panašus į sistemas, kurios taikomos degalų efektyvumui, padangų keliamam triukšmui ir CO₂ išmetimui ženklinti.

Christian Kurrer
01/2021

