ORO IR AKUSTINĖ TARŠA

Šioje faktų suvestinėje paaiškinami ES veiksmai, kuriais siekiama mažinti oro ir triukšmo taršą ir apsaugoti žmonių sveikatą bei aplinką. Joje aptariami pagrindiniai taršos šaltiniai ir jos poveikis, ES nulinės taršos tikslai ir pagrindiniai teisės aktai, kuriais sprendžiama pramonės, transporto ir kitų sektorių išmetamų teršalų problema. Joje taip pat apibendrinama padaryta pažanga ir dar neišspręsti iššūkiai oro kokybės gerinimo ir aplinkos triukšmo mažinimo srityse.

TEISINIS PAGRINDAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 191–193 straipsniai, apimantys aplinkos politiką.

BENDROSIOS APLINKYBĖS

A. Oro tarša

Oro tarša tebekelia vieną didžiausių su aplinka susijusių rizikų sveikatai Europoje. 2021 m. priimtame ES nulinės taršos veiksmų plane nustatyti plataus užmojo tikslai iki 2050 m. oro ir akustinę taršą sumažinti iki lygio, kuris nebelaikomas kenksmingu žmogaus sveikatai ir natūralioms ekosistemoms. Tiek ES teisės aktais, tiek ES masto stebėsenos tinklu siekiama užtikrinti, kad tarša neviršytų kritinių ribinių verčių, o persvarstomais standartais ir nuolatiniais vertinimais užtikrinama nuolatinė pažanga kuriant saugesnę oro ir akustinę aplinką.

Oro tarša yra pagrindinis ankstyvą mirtį sukeliantis aplinkos veiksnys ES. Ji siejama su širdies ir plaučių ligomis, insultu ir kai kurių rūšių vėžiu. Kai kurie teršalai, pvz., arsenas (As), kadmis (Cd), gyvsidabris (Hg), nikelis (Ni) ir policikliniai aromatiniai angliavandeniliai (PAA), gali pažeisti mūsų genus ir sukelti vėžį.

Oro tarša taip pat kenkia vandens ir dirvožemio kokybei bei ekosistemoms. Pavyzdžiui, ji gali sukelti eutrofikaciją (fosforo, azoto ir kitų augalų maisto medžiagų perteklių vandens telkinyje, lemiantį pernelyg didelį augalų ir dumblių augimą) ir rūgštų lietų, kurie kenkia miškams, pasėliams ir pastatams.

Pagrindiniai oro taršos šaltiniai ES yra šie:

— pramonė,

— transportas,

— buitinis šildymas,

— energijos gamyba,

— žemės ūkis.

Didžiausias problemas šiuo metu keliantys teršalai yra kietosios dalelės ($PM_{2,5}$), azoto oksidai (NO_x) ir pažemio ozonas (O_3).

Pastaraisiais dešimtmečiais oro kokybė pagerėjo, tačiau daug žmonių Europos Sąjungoje vis dar susiduria su sveikatai kenksmingo lygio tarša, ypač miestuose.

Naujausioje Europos aplinkos agentūros (EAA) oro kokybės būklės ataskaitoje vertinama, kad 2023 m. dėl ilgalaikės kietųjų dalelių ekspozicijos, viršijančios rekomenduojamą Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) gairėse, Europos Sąjungoje pirma laiko mirė daugiau kaip 180 000 žmonių. Dauguma miestų teritorijose gyvenančių žmonių (94 proc.) vis dar susiduria su $KD_{2,5}$ koncentracijomis, viršijančiomis šių gairių rekomendacijas. Tai patvirtina, kad reikia imtis papildomų priemonių dėl to kylančiai rizikai sveikatai sumažinti. Tačiau yra ir teigiamų dalykų – EEA nurodo, kad daugelyje vietovių oro kokybei svarbios koncentracijos jau yra mažesnės už naujuosius ES 2030 m. standartus.

B. ES tikslai ir nulinės taršos veiksmų planas

2050 m. ES nulinės taršos veiksmų plane išdėstyta vizija, kaip oro, dirvožemio, vandens ir akustinę taršą, taip pat taršą plastiku sumažinti iki lygio, kuris nebelaikomas kenksmingu žmogaus sveikatai ir natūralioms ekosistemoms. Oro taršos srityje ES nusistatė tikslą iki 2030 m. ankstyvų mirčių dėl smulkių dalelių skaičių sumažinti bent 55 proc., palyginti su 2005 m.

Pasak 2025 m. kovo mėn. Komisijos Jungtinio tyrimų centro ir EAA paskelbtos pažangos ataskaitos dėl ES nulinės taršos tikslų, yra tikėtina, kad šis tikslas bus pasiektas ir iki 2030 m. gali būti pasiektas dar didesnis 66 proc. sumažinimas. Pažanga siekiant šių tikslų nuolat stebima ir vertinama pagal 8-osios aplinkosaugos veiksmų programos stebėsenos sistemą.

C. Akustinė tarša

Aplinkos triukšmas, daugiausia susijęs su kelių eismu, geležinkeliais, orlaiviais ir pramone, taip pat yra didelė visuomenės sveikatos problema Europoje. Kaip nurodyta EAA 2025 m. ataskaitoje dėl aplinkos triukšmo Europoje, ilgalaikis didelio triukšmo poveikis gali sukelti širdies ligas, aukštą kraujospūdį, diabetą, miego problemas ir dirginimą. EAA vertinimais, daugiau kaip 110 mln. žmonių Europoje patiria žalingą aplinkos triukšmo lygį ir dėl akustinės taršos kasmet pirma laiko miršta apie 66 000 žmonių.

Triukšmas taip pat kenkia laukinei gyvūnijai ir gamtai. Triukšmo lygis maždaug 29 proc. „Natura 2000“ saugomų teritorijų trikdo gyvūnų elgseną ir daro poveikį biologinei įvairovei.

Savo nulinės taršos veiksmų planu ES siekia iki 2030 m. žmonių, kuriuos nuolat trikdo transporto triukšmas, dalį sumažinti 30 proc., palyginti su 2017 m. Naujausi duomenys rodo tik nedidelį pagerėjimą (3 proc. sumažėjimas nuo 2017 m.), todėl reikia imtis papildomų priemonių, pavyzdžiui, reglamentavimo ar teisės aktų pakeitimų.

LAIMĖJIMAI KOVOJANT SU ORO TARŠA

Po to, kai Europos ekonominė bendrija (ES pirmtakė) pradėjo spręsti oro taršos problemą XX a. aštuntajame dešimtmetyje, oro kokybė Europoje labai pagerėjo. Nuo to laiko tokių medžiagų, kaip sieros dioksidas (SO_2), anglies monoksidas (CO), benzenas (C_6H_6) ir švinas (Pb), koncentracijos buvo gerokai sumažintos.

Siekdama sumažinti oro taršą, ES taiko trijų pagrindinių rūšių taisykles, apimančias:

— **oro kokybės standartus** (kaip turi būti valomas oras, kuriuo kvėpuojame),

— išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą nacionaliniu lygmeniu **(kiek teršalų gali išmesti kiekviena šalis)**,

— konkrečius taršos šaltinius (pvz., pramonę, transporto priemones ar degalus).

Be to, siekdama kovoti su tarpvalstybine oro tarša, ES bendradarbiauja su tarptautiniais strateginiais partneriais. Kai kurie iš šių strateginių partnerių yra Jungtinių Tautų aplinkos programa, Klimato ir švaraus oro koalicija ir valstybės, pasirašiusios 1979 m. Jungtinių Tautų Tolimų tarpvalstybinių oro teršalų pernašų konvenciją. Teisės aktus papildo strategijos ir priemonės, kuriomis skatinama aplinkosauga ir jos integravimas į kitus sektorius ir kurios visos yra pagrindiniai Europos žaliojo kurso elementai.

A. Aplinkos oro kokybė

ES yra nustačiusi pagrindinių oro teršalų ribines ir siektinas vertes. Šiomis taisyklėmis yra nustatyta didžiausia leidžiamoji teršalų koncentracija lauko ore ir jomis reikalaujama, kad valstybės narės stebėtų oro kokybę ir imtųsi veiksmų tais atvejais, kai standartai viršijami.

2016 m. gruodžio mėn. ES priėmė direktyvą dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo:

— joje nustatyti 2020–2029 m. nacionaliniai išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, palyginti su 2005 m. lygiu, įsipareigojimai dėl penkių pagrindinių teršalų: SO_2, NO_x, lakiųjų organinių junginių, išskyrus metaną, (NMLOJ), amoniako (NH_3) ir $KD_{2,5}$, taip pat griežtesni tikslai nuo 2030 m.,

— pagal ją valstybės narės turi parengti nacionalines oro taršos kontrolės programas,

— ja nustatomos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir atitikties nuostatos,

— ja pagerinamas skaidrumas, visuomenės dalyvavimas ir teisė kreiptis į teismą.

Ši direktyva įsigaliojo 2016 m. gruodžio mėn., ja buvo iš dalies pakeista Direktyva 2003/35/EB ir panaikinta ankstesnė Teršalų išmetimo nacionalinių ribų direktyva. Valstybės narės turėjo ją perkelti į nacionalinę teisę iki 2018 m. liepos 1 d., teršalų kiekio mažinimo įsipareigojimus turėjo įvykdyti nuo 2020 m. ir nustatyti griežtesnes ribas nuo 2030 m.

Dauguma valstybių narių sugebėjo perkelti direktyvą į nacionalinę teisę iki nustatyto termino, tačiau 2026 m. kai kurios priemonės vis dar nėra iki galo įgyvendintos, o įsipareigojimų įgyvendinimas lygis įvairiose valstybėse narėse yra skirtingas. Kai kurios valstybės narės nepasiekė visų savo 2020–2029 m. tikslų, o išmetamo amoniako kiekio mažinimas pasirodė sudėtingas. Reikia toliau dėti pastangas, kad būtų sumažintas žemės ūkio sektoriuje išmetamas amoniako kiekis.

2024 m. spalio mėn. ES priėmė naują direktyvą dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje. Šia direktyva:

— sugriežtintos pagrindinių teršalų, pvz., $KD_{2,5}$, KD_{10} ir azoto dioksido (NO_2), ribinės vertės, taikomos iki 2030 m.,

— ES standartai labiau priartinti prie PSO gairių,

— pagerinta oro kokybės stebėsena ir modeliavimas,

— sustiprinta piliečių teisė gauti informacijos, dalyvauti ir kreiptis į teismą oro kokybės klausimais.

Ši direktyva įsigaliojo 2024 m. gruodžio mėn., ja buvo pakeistos ir atnaujintos ankstesnės direktyvos dėl aplinkos oro kokybės. Valstybės narės turi ją perkelti į nacionalinę teisę iki 2026 m. pabaigos ir naująsias ribines vertes pasiekti iki 2030 m., o galimybės prašyti papildomo laiko yra ribotos ir joms taikomos griežtos sąlygos.

B. Kelių transportas

Kelių transportas yra pagrindinis oro taršos šaltinis Europoje, ypač miestuose. ES nustatė lengvųjų automobilių, furgonų, sunkvežimių, autobusų ir motociklų **išmetamų teršalų standartus** (vadinamuosius Euro standartus) ir pradėjo taikyti realistiškesnius bandymus, kurie geriau atspindi vairavimą realiomis sąlygomis.

Pagal šiuo metu galiojantį **lengvųjų automobilių ir lengvųjų furgonų „Euro 6"** išmetamųjų teršalų standartą nustatytos keleto išmetamųjų oro teršalų, visų pirma azoto oksidų (NO_x) ir kietųjų dalelių (PM), ribinės vertės. Nuo 2017 m. rugsėjo mėn. keliuose išmetamų teršalų kiekis taip pat matuojamas taikant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio nustatymo bandymą, kuris geriau atspindi realias važiavimo sąlygas.

2024 m. ES priėmė EURO 7 reglamentą, atitinkantį Komisijos 2020 m. darnaus ir išmanaus judumo strategiją. Nuo 2026 m. lapkričio mėn. jis bus taikomas visiems benzininiams, dyzeliniams, hibridiniams ir elektriniams automobiliams, taip pat furgonams, sunkvežimiams ir autobusams, o visiškos rinkos atitikties bus reikalaujama nuo 2027 m. lapkričio mėn. Šiuo reglamentu:

— nustatomos griežtesnės kelių teršalų ribinės vertės,

— nustatomos stabdžių ir padangų išmetamų teršalų, didinančių oro taršą ir išmetamą mikroplastiko kiekį, ribinės vertes;

— reikalaujama, kad išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos atitiktų reikalavimus eksploatuojant bent 10 metų arba 200 000 km, priklausomai nuo to, kuris terminas ankstesnis.

ES taip pat priėmė taisykles dėl **degalų kokybės**, eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir rinkos priežiūros, siekdama užtikrinti, kad transporto priemonės visą savo eksploatavimo laikotarpį nuolat atitiktų išmetamųjų teršalų ribines vertes.

2007 m. buvo priimtos lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių tipo patvirtinimo taisyklės, kurios taip pat apima eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį (reikalaujama, kad transporto priemonės atitiktų standartus visą laiką, kurį yra eksploatuojamos), taršos kontrolės įtaisų patvarumą, borto diagnostikos sistemas, degalų suvartojimo matavimą ir nepriklausomų operatorių prieigą prie transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos. 2009 m. buvo priimtos panašios taisyklės, taikomos sunkiosioms transporto priemonėms, pvz., autobusams ir sunkvežimiams.

2018 m. reglamentas dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros įsigaliojo 2020 m. rugsėjo 1 d. ir juo siekiama gerinti techninių tarnybų darbo kokybę ir nepriklausomumą ir tikrinti, ar jau eksploatuojamos transporto priemonės atitinka reikalavimus.

C. Kiti transporto išmetami teršalai

Laivyba, aviacija ir ne keliais judantys mechanizmai taip pat kelia oro taršą ir išmeta šiltnamio efektą sukeliančias dujas.

Laivams ES nustatė griežtas jūrų bunkerinio kuro, naudojamo Europos vandenyse plaukiojančiuose laivuose, sieros kiekio ribines vertes. Laikantis taisyklių, dėl kurių susitarta su Tarptautine jūrų organizacija, nuo 2020 m. sausio mėn. bendroji sieros kiekio ribinė vertė yra 0,5 proc. Tam tikruose rajonuose, vadinamuose „sieros išmetimo kontrolės rajonais“, ši riba yra 0,1 proc. Tie rajonai – tai Baltijos jūra, Lamanšo sąsiauris, Šiaurės jūra, Šiaurės Amerikos regionas, Jungtinių Valstijų Karibų jūra ir Vidužemio jūra.

Aviacijos srityje ES ir jos valstybės narės dalyvauja Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA), kuria siekiama sumažinti tarptautinės aviacijos išmetamą CO_2 kiekį. ES taip pat skatina naudoti tvarius aviacinius degalus pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „ReFuelEU Aviation“, taikomą nuo 2024 m. sausio mėn.

Laivybos srityje 2023 m. spalio mėn. įsigaliojo Reglamentas dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, kuriuo iki 2050 m. laivų keliamos taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą sumažinti 80 proc. ir skatinti naudoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą.

2016 m.ES priėmė Reglamentą dėl ne keliais judančių mechanizmų, apimantį ekskavatorius, buldozerius ir grandininius pjūklus, taip pat **žemės ūkio ir miškų ūkio traktorius** ir **pramoginius laivus**, pavyzdžiui, sportinius laivus.

D. Pramonės sektoriuje išmetami teršalai

Daugeliui didelių ES pramonės įrenginių, pavyzdžiui, elektrinėms, naftos perdirbimo gamykloms, cemento gamykloms ir atliekų deginimo įrenginiams, taikoma 2010 m. Pramoninių išmetamų teršalų direktyva (PITD). Šiems įrenginiams reikia leidimo, kuriame nustatomos oro, vandens ir dirvožemio taršos prevencijos arba mažinimo ir triukšmo ribojimo sąlygos.

PITD yra grindžiama **geriausių prieinamų gamybos būdų** koncepcija. Tai reiškia, kad įrenginiuose turi būti taikomi veiksmingiausi ir pažangiausi metodai, ekonomiškai ir techniškai perspektyvūs taršai išvengti ar jai sumažinti. 2015 m. PITD papildė Direktyva dėl vidutinio dydžio kurą deginančių įrenginių išmetamų teršalų.

2024 m. rugpjūčio mėn. Parlamentas ir Taryba priėmė persvarstytą PITD (vadinamą PITD 2.0). Šia nauja direktyva:

— nustatytos **griežtesnės** kelių išmetamųjų teršalų **ribinės vertės**,

— išplėstas taisyklių taikymas įtraukiant daugiau sektorių, įskaitant **didelius intensyvios gyvulininkystės ūkius**, **gigafabrikus** ir tam tikrą **kasybos veiklą**,

— nustatytos **aplinkosauginio veiksmingumo ribinės vertės**, kuriomis skatinamas nuolatinis tobulinimas,

— sugriežtintos sąlygos, kuriomis leidžiama nukrypti nuo išmetamųjų teršalų ribinių verčių,

— sustiprinti **patikrinimai**, prieiga prie informacijos ir visuomenės dalyvavimas, taip pat teisė **siekti** neteisėtos taršos padarytos žalos **atlyginimo**.

Valstybės narės šią direktyvą į nacionalinę teisę turi perkelti 2026 m. Taikant naująsias taisykles turėtų būti toliau mažinamas kenksmingų išmetamųjų teršalų kiekis, remiamos inovacijos ir efektyvus išteklių naudojimas, taip pat padedama siekti ES nulinės taršos tikslų.

Už pažeidimus nustatytos griežtesnės sankcijos, įskaitant baudas, kurios siekia bent 3 proc. metinės apyvartos. Europos pramonės transformacijos ir išmetamųjų teršalų inovacijų centras (INCITE) remia besiformuojančių taršos kontrolės technologijų kūrimą ir plėtrą.

Komisija iki 2026 m. gruodžio 31 d. turi įvertinti, ar reikia toliau mažinti auginant gyvulius, įskaitant galvijus, išmetamą teršalų kiekį.

LAIMĖJIMAI KOVOJANT SU AKUSTINE TARŠA

ES aplinkos triukšmo problemą daugiausia sprendžia Aplinkos triukšmo direktyva ir specialiomis taisyklėmis dėl transporto priemonių, orlaivių, geležinkelių ir lauko sąlygomis naudojamos įrangos keliamo triukšmo.

A. Aplinkos triukšmo direktyva

ES požiūris į akustinę taršą yra dvejopas: 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: kelių, oro ir geležinkelių transporto keliamo triukšmo ir lauko sąlygomis naudojamos įrangos keliamo triukšmo.

Pagal Aplinkos triukšmo direktyvą (2002/49/EB) reikalaujama, kad valstybės narės:

— sudarytų triukšmo lygio didžiuosiuose miestuose, prie pagrindinių kelių ir geležinkelių bei aplink pagrindinius oro uostus žemėlapius, t. y. **triukšmo žemėlapius**,

— informuotų visuomenę apie triukšmo lygius,

— prireikus triukšmui mažinti parengtų **triukšmo veiksmų planus**.

Šie žemėlapiai ir veiksmų planai turi būti peržiūrimi bent kas penkerius metus. Naujausioje 2023 m. kovo mėn. paskelbtoje Aplinkos triukšmo direktyvos įgyvendinimo ataskaitoje nustatyta, kad dauguma valstybių narių padarė pažangą, tačiau vis dar yra likę spragų, pavyzdžiui, vykdymo užtikrinimo ir visuomenės dalyvavimo srityse.

B. Konkrečiuose sektoriuose taikomos taisyklės

ES taip pat nustato triukšmo ribas, taikomas triukšmui, kurį skleidžia:

— motorinės transporto priemonės ir jų padangos,

— mopedai ir motociklai,

— geležinkelio riedmenys,

— **orlaivių eksploatavimas** didžiuosiuose oro uostuose,

— tam tikrų rūšių **lauko įranga ir mašinos**.

Taisyklės dėl variklinių transporto priemonių garso lygio nustatytos 2014 m., o 2020 m. priimtas reglamentas, kuriuo užtikrinamas griežtesnis padangų ženklinimas. 2023 m.

Komisijos deleguotuoju reglamentu nustatyti techniniai standartai dėl mopedų ir motociklų garso lygio ir jų išmetamų teršalų kiekio.

Aviacijos sektoriuje oro uostams, iš kurių ir į kuriuos per kalendorinius metus civiliniai orlaiviai atlieka daugiau kaip 50 000 skrydžių, (didiesiems oro uostams) pagal ES oro transporto keliamo triukšmo taisykles taikomas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos parengtas **suderintas požiūris**. Tai reiškia, kad oro uostai privalo apsvarstyti galimybes taikyti keturių rūšių priemones. Tos priemonės – tai tylesni orlaiviai, geresnis žemės naudojimo planavimas, pritaikytos skrydžių procedūros ir, jei reikia, veiklos apribojimai, pavyzdžiui, naktinių skrydžių draudimai.

Kalbant apie geležinkelius, taisyklės dėl didžiausių triukšmo lygių, kuriuos gali kelti nauji (įprastiniai) geležinkelių riedmenys, buvo nustatytos 2016 m. direktyva dėl geležinkelių sistemos sąveikos, o 2019 m. buvo priimtos esamų prekinių vagonų techninės specifikacijos.

EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Parlamentas atliko lemiamą vaidmenį formuojant ES oro ir triukšmo taršos taisykles, dažnai ragindamas nustatyti griežtesnius standartus ir geriau užtikrinti jų vykdymą, taip pat ragindamas labiau suderinti ES oro kokybės taisykles su PSO gairėmis.

Parlamentas padėjo užtikrinti, kad sieros kiekis jūriniame kure būtų sumažintas laiku ir kad naujojoje Aplinkos oro kokybės direktyvoje būtų nustatyti platesnio užmojo tikslai. Po to, kai kilo „dyzelgeito“ skandalas, kai įmonė „Volkswagen Group“ per išmetamųjų teršalų kiekio bandymus Jungtinėse Amerikos Valstijose naudojo bandymų klastojimo programinę įrangą, kad būtų rodomas mažesnis išmetamas NO_x kiekis, Parlamentas įsteigė laikinąjį išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimo komitetą ir paragino užtikrinti griežtesnę rinkos priežiūrą ir vartotojų apsaugą.

Parlamentas taip pat ne kartą ragino nustatyti griežtesnes transporto priemonių ir orlaivių keliamo triukšmo ribas ir teikti skaidresnę informaciją piliečiams, pavyzdžiui, nustatyti ženklinimą, kuriuo vartotojai būtų informuojami apie triukšmo lygį. Jis toliau stebi, kaip įgyvendinamos ES taisyklės, ir ragina prireikus imtis tolesnių veiksmų žmonių sveikatai ir aplinkai apsaugoti.

Šią faktų suvestinę parengė Europos Parlamento Transformacijos, naujovių ir sveikatos teminis skyrius. Daugiau informacijos pateikiama Aplinkos, klimato ir maisto saugos komiteto interneto svetainėje.

Victoria VALLEDOR DE VICENTE
04/2026