



GAISA UN TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMS

Gaisa piesārņojums ir lielākais vides un veselības apdraudējums Eiropā. [2013. gada ES gaisa kvalitātes stratēģijas](#) mērķis bija līdz 2020. gadam nodrošināt pilnīgu atbilstību spēkā esošajiem tiesību aktiem gaisa kvalitātes jomā, un tajā bija izvirzīti līdz 2030. gadam sasniedzami ilgtermiņa mērķi. ES mērķis ir arī vēl vairāk uzlabot gaisa kvalitāti, pārskatot [Gaisa kvalitātes direktīvas](#). [Vides trokšņa direktīva](#) palīdz noteikt trokšņa līmeņus ES un veikt pasākumus, lai troksni samazinātu līdz pieņemamam līmenim. [Atsevišķi tiesību akti](#) reglamentē trokšņa piesārņojumu no konkrētiem avotiem.

JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191. līdz 193. pants.

VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Gaisa piesārņojums var izraisīt sirds un asinsvadu un elpošanas orgānu slimības, kā arī vēzi, un tas ir galvenais ar vidi saistītais priekšlaicīgas nāves cēlonis ES. Daži piesārņotāji, piemēram, arsēns, kadmījs, niķelis un policikliskie aromātiskie ogļūdeņraži, ir genotoksiskas kancerogēnas vielas, un tāpēc nav iespējams noteikt līmeni, zem kura tās cilvēkiem nerada risku. Gaisa piesārņojums negatīvi ietekmē arī ūdens un augsnes kvalitāti un kaitē ekosistēmām, piemēram, radot pārmērīgu piesārņojumu ar slāpekli (eutrofikāciju) un skābo lietu. Tas ietekmē lauksaimniecību un mežus, kā arī materiālus un ēkas. Gaisa piesārņojumam ir daudzi avoti, bet galvenokārt to rada rūpniecība, transports, enerģijas ražošana un lauksaimniecība. Lai gan gaisa piesārņojums Eiropā pēdējo desmitgažu laikā kopumā ir samazinājies, ES [2013. gada ilgtermiņa mērķis](#), proti, “sasniegt tādas gaisa kvalitātes līmeņus, kam nav būtiskas kaitīgas ietekmes uz cilvēka veselību un vidi”, vēl joprojām ir jāsasniedz. Gaisa kvalitātes standarti, it īpaši pilsētu teritorijās (“karstajos punktos”), kur dzīvo lielākā daļa Eiropas iedzīvotāju, bieži vien netiek ievēroti. Patlaban vislielākās bažas rada tādi piesārņotāji kā smalkās daļiņas, slāpekļa dioksīdi un piezemes ozons. Saskaņā ar 2022. gada Eirobarometra [aptauju](#) eiropieši ir nopietni nobažījušies par gaisa kvalitāti un aicina rīkoties aktīvāk. Eiropas Vides aģentūras brīfings [“Eiropas gaisa kvalitātes stāvoklis 2023. gadā”](#) liecina, ka pārmērīgs gaisa piesārņojums, kas pārsniedz ES standartus, ES ir plaši izplatīts un ka tas bieži pārsniedz Pasaules Veselības organizācijas pamatnostādnes.

Vides trokšņu līmenis pilsētās palielinās, un to galvenokārt rada pieaugošā satiksmes intensitāte, kā arī arvien plašākā rūpnieciskā darbība un izklaides pasākumi. Tiek



lēsts, ka apmēram 20 % ES iedzīvotāju ir pakļauti troksnim, kura līmenis tiek uzskatīts par nepieņemamu. Tas var ietekmēt dzīves kvalitāti, kā arī radīt lielu stresu, miega traucējumus un veselības problēmas, piemēram, sirds un asinsvadu slimības. Troksnis ietekmē arī savvaļas dzīvniekus.

SASNIEGUMI CĪŅĀ AR GAISA PIESĀRŅOJUMU

Gaisa kvalitāte Eiropā ir ievērojami uzlabojusies kopš 20. gadsimta septiņdesmitajiem gadiem, kad ES pirmoreiz pievērsās šā jautājuma risināšanai. Kopš tā laika ir būtiski samazināta tādu vielu kā sēra dioksīda (SO₂), oglekļa monoksīda (CO), benzola (C₆H₆) un svina (Pb) koncentrācija. ES ir trīs atšķirīgi juridiski mehānismi, kā pārvaldīt gaisa piesārņojumu: noteikt vispārējos gaisa kvalitātes standartus piesārņotāju koncentrācijai apkārtējā gaisā; noteikt valsts kopējās piesārņotāju emisijas robežvērtības un izstrādāt konkrēti katram piesārņojuma avotam paredzētus tiesību aktus, piemēram, rūpniecisko emisiju kontrolei, vai noteikt standartus transportlīdzekļu emisijām, energoefektivitātei vai degvielas kvalitātei. Šos tiesību aktus papildina stratēģijas un pasākumi vides aizsardzības veicināšanai un to integrācijai citās nozarēs.

A. Gaisa kvalitāte

Pamatojoties uz 2005. gadā pieņemtās [Tematiskās stratēģijas par gaisa piesārņojumu](#) mērķiem (līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2000. gadu samazināt sīko daļiņu koncentrāciju par 75 %, piezemes ozona koncentrāciju par 60 % un par 55 % samazināt paskābināšanās un eitrofikācijas apdraudējumu dabiskajai videi), 2008. gada jūnijā stājās spēkā pārstrādāta [direktīva](#) par gaisa kvalitāti, kurā tika apvienota lielākā daļa šajā jomā spēkā esošo tiesību aktu. No agrākās gaisa kvalitātes pamatdirektīvas joprojām spēkā ir tikai [ceturtā atvasinātā direktīva](#), kas nosaka mērķvērtības (ne tik stingras kā robežvērtības) arsēnam, kadmijam, niķelim un policikliskajiem aromātiskajiem ogļūdeņražiem.

[Direktīvā 2008/50/EK](#) par gaisa kvalitāti ir paredzēti pasākumi, lai definētu un noteiktu gaisa kvalitātes mērķus (t. i., robežvērtības, kuras ES nedrīkst tikt pārsniegtas) attiecībā uz galvenajiem piesārņotājiem (sēra dioksīdu, slāpekļa dioksīdu, slāpekļa oksīdiem, (smalkajām) suspendētajām daļiņām, svinu, benzolu, oglekļa monoksīdu un ozonu). Dalībvalstīm ir jānosaka zonas un pilsētu aglomerācijas nolūkā novērtēt un pārvaldīt gaisa kvalitāti, pārraudzīt ilgtermiņa tendences un sniegt šo informāciju sabiedrībai. Vietās, kur gaisa kvalitāte ir laba, tā jā saglabā, bet kur robežvērtības ir pārsniegtas, – jāveic atbilstīgi pasākumi.

Saskaņā ar 2013. gada programmu “Tīru gaisu Eiropā” [Direktīva \(ES\) 2016/2284](#) (Direktīva par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju apjomu) nosaka stingrākas valstīm maksimāli pieļaujamās emisijas pieciem būtiskākajiem gaisa piesārņotājiem: sēra dioksīdam, slāpekļa oksīdiem, nemetāna gaistošajiem organiskajiem savienojumiem, amonjakam un suspendētajām daļiņām. Direktīvā dalībvalstīm ir noteikta prasība izstrādāt valsts programmas gaisa piesārņojuma kontrolei. Tā arī transponē līdz 2020. gadam paredzētās saistības gāzu emisiju samazināšanas jomā, ko 2012. gadā ES un tās dalībvalstis uzņēmās saskaņā ar ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Konvencijai par gaisa pārrobežu



piesārņojumu lielos attālumos pievienoto pārskatīto Gēteborgas protokolu par paskābināšanās, eitifikācijas un piezemes ozona līmeņa samazināšanu. Komisija 2022. gada oktobrī nāca klajā ar [priekšlikumu](#) par ES noteikumu par apkārtējā gaisa kvalitāti pārskatīšanu ar mērķi ciešāk saskaņot ES gaisa kvalitātes standartus ar [jaunajiem Pasaules Veselības organizācijas ieteikumiem](#) un stiprināt noteikumus par gaisa kvalitātes monitoringu, modelēšanu un plāniem, lai palīdzētu vietējām iestādēm panākt tīru gaisu.

B. Ceļu transports

Ir pieņemtas vairākas direktīvas nolūkā ierobežot transporta radīto piesārņojumu, nosakot emisijas standartus dažādām transportlīdzekļu kategorijām, piemēram, vieglajiem automobiļiem, vieglajiem kravas automobiļiem, kravas furgoniem, autobusiem un motocikliem, kā arī reglamentējot degvielas kvalitāti. Pašreizējais Euro 6 emisijas standarts vieglajiem automobiļiem un mikroautobusiem nosaka emisijas robežvērtības vairākiem gaisa piesārņotājiem, jo īpaši slāpekļa oksīdiem un suspendētajām daļiņām. Kopš 2017. gada septembra tiek izmantots reālāks testa cikls: tagad, lai labāk atspoguļotu reālos braukšanas apstākļus, jauniem automobiļu modeļiem ir noteiktas “emisijas reālos braukšanas apstākļos”. Turklāt pastāv [noteikumi](#) par atbilstību ekspluatācijā (kuros noteikts, ka transportlīdzekļiem, kamēr tie ir aprītē, ir jāatbilst standartiem), piesārņojuma kontroles iekārtu ilgzitūrigumu, iebūvētām diagnostikas sistēmām, degvielas patēriņa mērījumiem un transporta līdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas pieejamību neatkarīgiem uzņēmumiem. Līdzīgi noteikumi ir spēkā attiecībā uz [lielas noslodzes transportlīdzekļiem](#), piemēram, autobusiem un kravas automobiļiem. No 2020. gada 1. septembra spēkā ir stājusies 2018. gadā pieņemtā regula par [mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu un tīrību uzraudzību](#), kuras mērķis ir palielinātu tehnisko dienestu kvalitāti un neatkarību un pārbaudīt, vai transportlīdzekļi, ko jau izmanto ceļu satiksmē, atbilst prasībām.

Komisija 2022. gada novembrī nāca klajā ar [priekšlikumu jaunajiem Euro 7 emisiju standartiem](#), kas ir daļa no 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas un 2021. gada aviācijas piesārņojuma rīcības plāna.

C. Citu transportlīdzekļu emisijas

Lai samazinātu gaisa piesārņojumu no kuģiem, kura dēļ katru gadu varētu būt priekšlaicīgi miruši 50 000 cilvēku, ES ir noteikusi robežvērtības [sēra saturam](#) flotes degvielā, ko izmanto, kuģojot pa Eiropas jūrām. Vispārējo sēra līmeni 2020. gadā samazināja no 3,5 % līdz 0,5 % atbilstīgi robežvērtībām, par ko vienojās Starptautiskā Jūrniecības organizācija. No 2015. gada vairākās konkrēti noteiktās sēra emisiju kontroles zonās, piemēram, Baltijas jūrā, Lamanša jūras šaurumā un Ziemeļjūrā, tiek piemērots vēl stingrāks standarts – 0,1 %. Vēl 2016. gadā tika noteikti emisiju standarti [autoceljiem neparedzētai mobilajai tehnikai](#), piemēram, ekskavatoriem, buldozeriem un ķēdes zāģiem, kā arī lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem un atpūtas kuģiem, piemēram sporta laivām.

Padome 2022. gada decembrī apstiprināja Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu, kas ir globāla shēma starptautiskās aviācijas radīto CO₂ emisiju samazināšanai, iesaistot arī ES dalībvalstis. *ReFuelEU Aviation* regulas, kas tika ierosināta 2021. gada jūlijā kā daļa no paketes “Gatavi



mērķrādītājam 55 %”, mērķis ir samazināt aviācijas ietekmi uz vidi. Attiecīgās [FuelEU Maritime regulas](#) mērķis ir līdz 2050. gadam par 80 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāti uz kuģiem, veicinot atjaunīgo un mazoglekļa degvielu plašāku izmantošanu.

D. Rūpniecības radītās emisijas

2010. gada [Rūpniecisko emisiju direktīva](#) (RED) attiecas uz ļoti piesārņojošām rūpnieciskām darbībām, kas rada ievērojamu Eiropā pastāvošā piesārņojuma daļu. Tā konsolidē un apvieno visas attiecīgās direktīvas (par atkritumu sadedzināšanu, gaistošiem organiskiem savienojumiem, lielām sadedzināšanas iekārtām, piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli utt.), veidojot vienu saskaņotu tiesību instrumentu, lai veicinātu konkrēto tiesību aktu īstenošanu un līdz minimumam samazinātu dažādu rūpniecisko avotu radīto piesārņojumu. RED ir arī uzskaitītas saistības, kas obligātas visām rūpnieciskajām iekārtām, dots pasākumu saraksts ūdens, gaisa un augsnes piesārņojuma novēršanai, un tā ir pamats rūpniecisko iekārtu ekspluatācijas licenču vai atļauju izdošanai. Pamatojoties uz integrētu pieeju, tajā ir ņemta vērā iekārtas darbības kopējā ietekme uz vidi, cita starpā arī izejvielu izmantošana un energoefektivitāte. Galvenais uzsvars tiek likts uz koncepciju “labākie pieejamie tehniskie paņēmieni”, kā arī uz elastību, vides inspekcijām un sabiedrības līdzdalību. 2015. gadā RED tika papildināta ar [direktīvu](#) par emisijām no vidējas jaudas sadedzināšanas iekārtām.

Komisija 2022. gada aprīlī nāca klajā ar [priekšlikumiem](#) pārskatīt RED, kuru mērķis, piemēram, ir nodrošināt RED pilnīgu un konsekventu īstenošanu visās dalībvalstīs, stingrāk kontrolējot gaisa un ūdens emisijas.

SASNIEGUMI SAISTĪBĀ AR TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMU

ES [pieeja](#) attiecībā uz trokšņa piesārņojumu ir divējāda – vispārēja sistēmu trokšņa piesārņojuma līmeņa noteikšanai, kas prasa rīcību gan dalībvalstu, gan ES līmenī; un virkne tiesību aktu par galvenajiem trokšņa avotiem, piemēram, ceļu, gaisa un dzelzceļa satiksmes troksni, un troksni no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām.

2002. gada [Vides trokšņa pamatdirektīvas](#) mērķis ir mazināt vides trokšņa iedarbību, saskaņojot trokšņa indeksus un novērtēšanas metodes, vācot informāciju par trokšņa iedarbību “trokšņu karšu” veidā un nodrošinot šīs informācijas pieejamību sabiedrībai. Pamatojoties uz to, direktīvā ir noteikta prasība dalībvalstīm izstrādāt rīcības plānus, lai risinātu ar troksni saistītas problēmas. Trokšņu kartes un rīcības plāni jāpārskata vismaz reizi piecos gados. [Jaunākais īstenošanas ziņojums](#), kas publicēts 2023. gada martā, apstiprināja, ka lielākā daļa dalībvalstu kopumā ir guvušas labu progresu direktīvas īstenošanā, neraugoties uz dažiem sākotnējiem kavējumiem.

Ar 2014. gada Regulu par [mehānisko transportlīdzekļu trokšņa līmeni](#) ievieš jaunu testēšanas metodi trokšņa emisiju mērīšanai, pazeminot noteiktās trokšņa robežvērtības un tipa apstiprināšanas procedūrā iekļaujot papildu noteikumus par trokšņu emisiju. Citi noteikumi attiecas uz [mopēdu](#), [motociklu](#) un [rieputrasi](#) trokšņa ierobežojumiem.



No 2016. gada jūnija uz lidostām, kurās gadā tiek veikti vairāk nekā 50 000 civilu gaisa kuģu lidojumu, attiecas ES [noteikumi par aviācijas radīto troksni](#), un šie noteikumi atbilst Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas izstrādātajai līdzsvarotajai pieejai. Šī pieeja sastāv no četriem pamatelementiem, kas izstrādāti, lai noteiktu visrentablāko veidu, kā novērst lidaparātu radīto troksni katrā konkrētā lidostā: samazinot trokšņu līmeņus to avotā, ieviešot modernus lidaparātus, ilgtspējīgā veidā apsaimniekojot lidostām pieguļošās teritorijas, pieņemot operatīvās procedūras, lai samazinātu trokšņa ietekmi uz zemes, un vajadzības gadījumā ieviešot ekspluatācijas ierobežojumus, piemēram nakts lidojumu aizliegumu.

Saistībā ar 2008. gada [dzelzceļa savstarpējas izmantojamības direktīvu \(grozīta 2016. gadā\)](#) 2014. gada [savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā](#) attiecībā uz troksni ([grozīta 2019. gadā](#)) ir noteikti maksimālie līmeņi troksnim, ko var radīt jauni (parastie) dzelzceļa transportlīdzekļi. 2015. gada [Regulā attiecībā uz maksas iekasēšanu par trokšņa ietekmi](#) ir paredzēti stimuli modernizēt kravas vagonus, aprīkojot tos ar klusākiem kompozītmateriālu bremžu klučiem.

Lielas rūpniecības un lauksaimniecības iekārtas, uz kurām attiecas Rūpniecisko emisiju direktīva, var saņemt atļaujas, ja kā atsauce ir izmantoti labākie pieejamie tehniskie risinājumi. Tiek reglamentēti arī celtniecības iekārtu (piemēram, ekskavatoru, kraušanas ierīču, zemes rakšanas mašīnu un torņceltņu), kā arī atpūtas kuģu vai brīvā dabā izmantojamu iekārtu emitētais troksnis.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlamentam ir bijusi izšķirīga loma progresīvas vides politikas formulēšanā, lai cīnītos pret gaisa un trokšņa piesārņojumu.

Piemēram, Eiropas Parlamenta deputāti nobalsoja par to, lai līdz 2020. gadam radikāli samazinātu kaitīgā sēra satura līmeni flotes degvielās no 3,5 % līdz 0,5 % un sekmīgi atvairīja centienus pagarināt šo termiņu par pieciem gadiem. Saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas ieteikumiem Parlaments arī aicināja ieviest stingrākus gaisa kvalitātes noteikumus, jo īpaši attiecībā uz smalkajām daļiņām. Pēc tam, kad ASV tika konstatēts, ka *Volkswagen* grupa ir izmantojusi testus maldinošu programmatūru, lai samazinātu NO_x emisiju rādītājus, Parlaments izveidoja pagaidu izmeklēšanas komiteju saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē nolūkā izskatīt šo jautājumu. Savā 2017. gada [nobeiguma ziņojumā](#) tas aicināja saukt pie atbildības dalībvalstis un automobiļu ražotājus un mudina tos modernizēt vai izņemt no tirgus ļoti piesārņojošus automobiļus.

Parlaments 2021. gada 25. martā pieņēma [rezolūciju](#) par Gaisa kvalitātes direktīvu īstenošanu: Direktīva 2004/107/EK un Direktīva 2008/50/EK. Tas [norādīja](#), ka Eiropas gaisa kvalitātes standarti ir tikai daļēji efektīvi samazinājuši gaisa piesārņojumu un ierobežējuši tā negatīvo ietekmi uz veselību, dzīves kvalitāti un vidi, un atzinīgi vērtēja Eiropas zaļajā kursā pausto apņemšanos pārskatīt gaisa kvalitātes standartus saskaņā ar pašreizējiem Pasaules Veselības organizācijas references līmeņiem. Tas aicināja ES kļūt par pasaules līderi šajā jomā, pieņemot un īstenojot vērienīgus standartus attiecībā uz visiem gaisa piesārņotājiem.



Rezolūcijā arī uzsvērts, ka arvien vairāk tiek gūti pierādījumi tam, ka gaisa piesārņojums var ietekmēt Covid-19 skarto cilvēku atveseļošanos, un uzsvērts, ka, izstrādājot jaunus gaisa piesārņojuma novēršanas pasākumus, ir jāņem vērā pandēmijas laikā gūtā pieredze. EP deputāti uzstāja, ka gaisa kvalitāte būtu jānosaka par prioritāti un jāiekļauj visos attiecīgajos ES tiesību aktos, piemēram, klimata, enerģētikas, transporta, rūpniecības, lauksaimniecības un atkritumu apsaimniekošanas jomā, un ka būtu jānodrošina visu politikas jomu kohēzija. Vēl rezolūcijā ir pausts aicinājums Komisijai un dalībvalstīm novērtēt spēkā esošo tiesību aktu par emisijām efektivitāti un lūgums pēc iespējas ātrāk izstrādāt minimālo prasību un paraugprakses kopumu gan attiecībā uz gaisa kvalitātes plānu sagatavošanu, gan to īstenošanu dalībvalstīs.

Parlaments ir atkārtoti uzsvēris vajadzību turpināt samazināt robežvērtības un uzlabot mērīšanas procedūras attiecībā uz vides troksni. Tas pieprasīja noteikt ES mēroga vērtības troksnim lidostu apkārtnē, kā arī paplašināt trokšņa samazināšanas pasākumu jomu, attiecinot tos arī uz militārajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām. Turklāt tas ir apstiprinājis pakāpenisku jauno trokšņa robežvērtību ieviešanu vieglajiem automobiļiem un sekmīgi iestājies par tādu marķējumu ieviešanu, kas informē patērētājus par trokšņa līmeņiem, līdzīgi kā tas tiek darīts atbilstoši esošajām sistēmām degvielas efektivitātes, riepu rites trokšņa un CO₂ emisiju jomā.

Parlaments 2023. gada septembrī pieņēma nostāju par pārskatītiem [tiesību aktiem](#), kuru mērķis ir uzlabot gaisa kvalitāti visā ES. Priekšlikumā ir iekļauti stingrāki mērķi salīdzinājumā ar Komisijas sākotnējiem ieteikumiem attiecībā uz dažādiem piesārņotājiem, piemēram, suspendētajām daļiņām, slāpekļa dioksīdu, sēra dioksīdu un ozonu, lai no gaisa piesārņojuma aizsargātu cilvēku veselību, dabiskās ekosistēmas un bioloģisko daudzveidību.

Plašāka informācija par šo tematu atrodama [Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas \(ENVI\) tīmekļa vietnē](#).

Maria-Mirela Curmei / Christian Kurrer
10/2023

