

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 176 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.), zwanej dalej „Poś”. Potrzeba nowelizacji rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. poz. 824 i 1697) wynika z konieczności doprecyzowania istniejących przepisów w związku z problemami interpretacyjnymi, które ujawniły się na etapie ich stosowania. Problemy interpretacyjne związane były m.in. z zastosowaniem niepewności pomiarowej, sposobem wyliczania średniego poziomu ekspozycyjnego oraz wyborem metodyki pomiarowej dla dróg publicznych. Dotyczyły laboratoriów wykonujących pomiary hałasu. Stąd, głównym celem jest doprecyzowanie istniejących przepisów oraz dostosowanie wymagań dotyczących sprzętu pomiarowego do postępu technicznego.

W związku z powyższym w projektowanym rozporządzeniu zmodyfikowano przepisy dotyczące niepewności pomiarowej. Doprecyzowano także do czego jest wykorzystywana niepewność pomiarowa. Uszczegółowiono wymagania dotyczące lokalizacji punktów pomiarowych oraz warunków meteorologicznych, w których można wykonywać pomiary hałasu. Sformułowano wymagania dotyczące klasy dokładności i wzorcowania przyrządów pomiarowych (miernika poziomu dźwięku i kalibratora), źródła zasilania przyrządów pomiarowych, a także sprawdzania i adjustacji przyrządów przed i po pomiarach. Zmieniono i doprecyzowano metodyki realizacji pomiarów oraz zmodyfikowano wzory odnoszące się do okresowych pomiarów hałasu lotniczego.

W załączniku nr 1 i 2 do projektu rozporządzenia zmodyfikowano przepisy dotyczące niepewności pomiarowej zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności jak przedstawiono w specyfikacji technicznej określonej w normie PKN-ISO/IEC Guide 98-1:2021-06”. Wyżej wymieniona niepewność rozszerzona jest miarą jakości pomiaru i, jeśli nie przekracza wskazanej wartości, wyznacza spełnienie wymagań metodyki referencyjnej. Zmodyfikowano również wymagania dotyczące lokalizacji punktów pomiarowych zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności jak przedstawiono w specyfikacji technicznej określonej w normie ISO 20906 do wykonywania pomiarów hałasu lotniczego. Zmieniono wymagania dotyczące zestawów pomiarowych zgodnie z rozwojem techniki wykonywania urządzeń pomiarowych. Doprecyzowano wymagania odnośnie do warunków meteorologicznych, pomiarów wielkości pozaakustycznych i metodyki realizacji pomiarów zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności jak przedstawiono w specyfikacji technicznej określonej w normie ISO 20906. W związku z powyższymi zmianami zmodyfikowano również dane ewidencjonowane w sprawozdaniach z pomiarów.

Dodatkowo w § 1 w pkt 2 w lit. e projektu w zakresie załącznika nr 2 do rozporządzenia w części E w ust. 8 zmodyfikowano wzory 5.1 i 5.2 dotyczące obliczania wartości

równoważnego poziomu dźwięku A w porze dnia oraz w porze nocy, tak aby uniknąć trudności w interpretacji, jaki średni poziom ekspozycyjny dźwięku podstawić do wyżej wymienionych wzorów.

W załączniku nr 3 do projektu rozporządzenia zmodyfikowano przepisy dotyczące niepewności pomiarowej zgodnie z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności jak przedstawiono w specyfikacji technicznej określonej w normie PKN-ISO/IEC Guide 98-1:2021-06". Zmieniono wymagania dotyczące zestawów pomiarowych zgodnie z rozwojem techniki wykonywania urządzeń pomiarowych. Uszczegółowiono, że procedurę pomiarów poziomu ekspozycyjnego dźwięku można stosować tylko, gdy warunki w danym punkcie pomiarowym nie pozwalają na wykonanie pomiarów metodami ciągłej rejestracji i pomiarów poziomów ekspozycyjnych, tj. gdy dana droga ma natężenie ruchu większe niż 1600 pojazdów na 16 godzin w porze dnia lub 800 pojazdów na 8 godzin w porze nocy, a jednocześnie obok niej wstępuje inne znaczne źródło hałasu np. inna droga lub lotnisko, które uniemożliwia pomiar ciągłej rejestracji. Przedstawiono wymagania, w jakich warunkach należy stosować procedurę próbkowania. Określono kryteria lokalizacji punktów pomiarowych, tak aby uniknąć problemów w interpretacji tych przepisów, doprecyzowano wymagania w zakresie usytuowania punktów pomiarowych w sytuacji występowania ekranów akustycznych lub innych przeszkód przy obiekcie liniowym emitującym hałas. Uchylono możliwość lokalizacji punktów tuż przy drogach, liniach kolejowych lub tramwajowych, ponieważ taka lokalizacja nie pozwala stwierdzić, czy eksploatacja drogi, linii kolejowej, linii tramwajowej lub lotniska powoduje przekroczenia standardów jakości środowiska. Usytuowanie punktów pomiarowych oraz wprowadzone poprawki są zgodne z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności jak przedstawiono w specyfikacji technicznej określonej w normie ISO 1996-2.

Dodatkowo, uaktualniono podział na klasy pojazdów dla dróg i linii kolejowych oraz tramwajowych. Zmieniono również procedurę pomiaru poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg publicznych z wykorzystaniem próbkowania. Dotychczasowa procedura była obciążona bardzo dużą niepewnością pomiarową i wyniki pomiarów wykonane tą metodą budziły wątpliwości. Dostosowano wymagania dotyczące procedury obliczeniowej, tak aby były spójne z wymaganiami dotyczącymi obliczeń wykonywanych w ramach strategicznych map hałasu. W związku z powyższymi zmianami uaktualniono również dane, które należy ewidencjonować w protokołach i sprawozdaniach z pomiarów. Wymagania odnośnie protokołów i sprawozdań pomiarowych są zgodne z aktualnym poziomem wiedzy i najlepszą praktyką, w szczególności jak przedstawiono w specyfikacji technicznej określonej w normie ISO 1996-1.

W załącznikach nr 1, 2 i 3 do projektu rozporządzenia w części H zmieniono wymagania odnośnie procedur obliczeniowych. Metodyka ta jest już wykorzystywana na potrzeby sporządzania strategicznych map hałasu, w związku z tym ważne jest aby była również stosowana do wszystkich obliczeń emisji hałasu do środowiska, tak aby obliczenia były ze sobą porównywalne. Wprowadzono konieczność weryfikacji procedury pomiarowej. Weryfikacja pomiarowa polega na porównaniu wyników obliczeń poziomów dźwięku z wynikami pomiarów wykonanych w tych samych warunkach dotyczących parametrów źródła i rozprzestrzeniania się dźwięku.

W § 2 projektu rozporządzenia przewidziano także regulację przejściową, zgodnie z którą do ciągłych pomiarów hałasu w związku z eksploatacją lotnisk, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia zmienianego w § 1, stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie dłużej niż do 31 grudnia 2026 r.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji aktów prawnych, określonej w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Projekt aktu nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców, podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej i nie wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowane rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.