COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.3.2017
COM(2017) 151 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE

1. Introducción

El artículo 11 de la Directiva sobre el ruido ambiental (en lo sucesivo, «la Directiva»)[1] establece que la Comisión Europea debe preparar cada cinco años un informe sobre su aplicación. La Directiva exige que, además de evaluar la aplicación, el informe examine también el entorno acústico, así como los objetivos y medidas de reducción del ruido ambiental (legislación sobre la reducción del ruido en el origen), y ha de determinar la necesidad de adoptar nuevas medidas a nivel de la UE. Este segundo informe de aplicación examina la situación desde la publicación del primer informe[2] y presenta asimismo el plan de acción elaborado tras la evaluación de la Directiva que tuvo lugar en 2016 en el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación de la Comisión (REFIT). Por consiguiente, debe leerse en conjunción con el estudio de apoyo y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión correspondientes[3].

La contaminación acústica sigue siendo un importante problema sanitario en Europa. Hay pruebas científicas que demuestran que una exposición prolongada a altos niveles de contaminación acústica puede tener efectos graves sobre la salud humana en ámbitos controlados por el sistema endocrino y por el cerebro, tales como enfermedades cardiovasculares, trastornos del sueño y molestias (una sensación de inquietud que afecta al bienestar general). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), entre las causas de enfermedad relacionadas con el medio ambiente en Europa, el ruido provoca una carga de morbimortalidad solo superada por la contaminación atmosférica.

Las presiones y riesgos para la salud y el bienestar en relación con el medio ambiente ocupan también el centro de las preocupaciones de los ciudadanos[4], y la Unión tiene que contribuir a protegerlos frente a dichas presiones y riesgos y a hacer asimismo que las ciudades de la Unión sean más sostenibles. En el VII Programa de Medio Ambiente[5] se ha establecido el objetivo de reducir el número de personas que sufren los efectos nocivos del ruido ambiental (objetivo que debe notificarse con arreglo al artículo 11, apartado 2, de la Directiva). Para conseguir ese objetivo, son necesarias soluciones innovadoras y que contribuyan a la realización de la prioridad general n.º 1 de la Comisión: un nuevo impulso para el empleo, el crecimiento y la inversión.

---

[1] DO L 189 de 18.7.2002.
[2] COM(2011) 321 final.
[3] Todos los informes pueden consultarse en la siguiente dirección: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm
[4] *Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs*, 2016, p. 135, de Eurostat; disponible en: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied with the level_of_noise_in_their_city,_2015_(%C2%B9)_(%25)_Cities16.png
[5] Que insta a que se reduzca significativamente la contaminación acústica, de manera que antes de 2020 haya disminuido considerablemente en la UE y se acerque a los niveles recomendados por la OMS.

A nivel de la UE, la Directiva 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, es el instrumento legislativo clave para proteger a los ciudadanos frente a la contaminación acústica excesiva provocada por el tráfico rodado, el ferroviario y el aeroportuario, así como por las grandes instalaciones industriales. Persigue dos objetivos: 1) determinar un enfoque común para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos del ruido ambiental y 2) sentar las bases para el desarrollo de medidas destinadas a reducir el ruido emitido por las principales fuentes.

2. La calidad acústica ambiental en la UE y su repercusión en la salud pública

La AEMA realizó para los Estados miembros de la Unión Europea una evaluación de la exposición de los ciudadanos europeos al ruido, que abarcaba 467 aglomeraciones (en las que se tuvieron en cuenta las carreteras, los ferrocarriles, los aeropuertos y las instalaciones industriales), 86 grandes aeropuertos, 186 600 km de grandes ejes viarios y 44 320 km de grandes ejes ferroviarios fuera de las aglomeraciones. Como las notificaciones de los Estados miembros siguen siendo incompletas, los datos que faltan se han completado utilizando una metodología especial de subsanación de lagunas[6]. En la figura 1 se muestran los resultados correspondientes: por un lado, al interior de las aglomeraciones y, por otro, fuera de ellas[7].

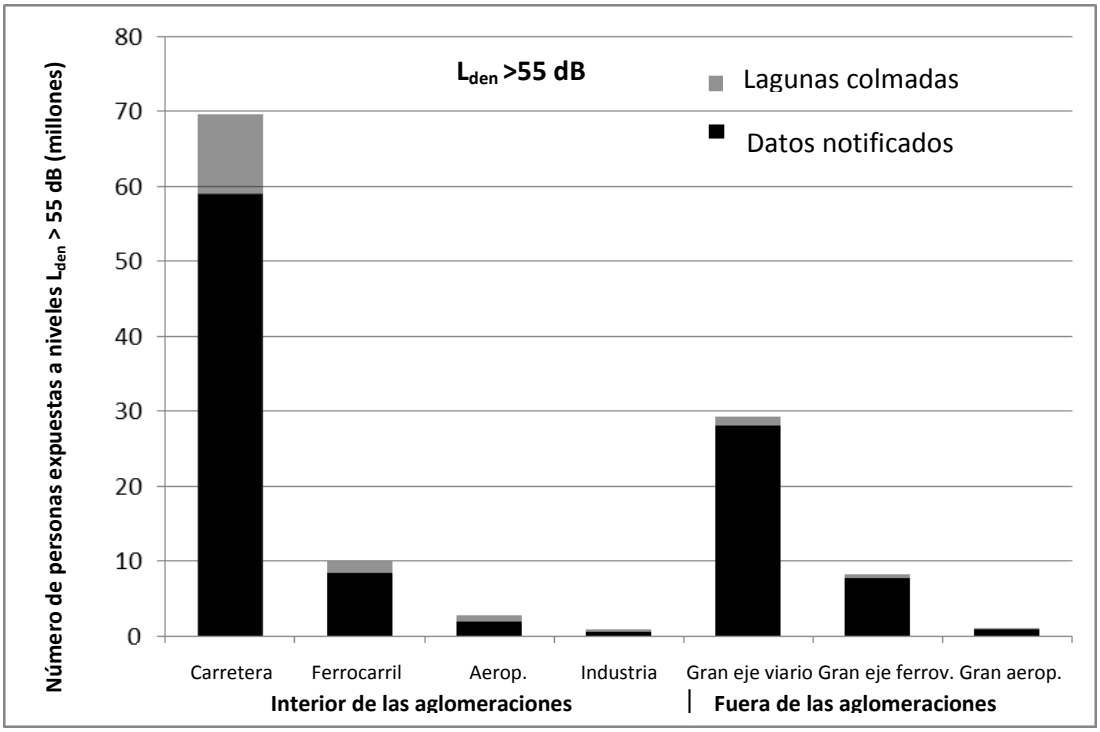

Figura 1: Número de personas expuestas en Europa a un nivel de ruido ambiental L_{den} > 55 dB en los 28 Estados miembros de la UE, en 2012, dentro y fuera de las aglomeraciones.

[6] La subsanación de lagunas en los datos se ha realizado utilizando la metodología descrita en el informe *Noise in Europe 2014*, que puede consultarse en la siguiente dirección:http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014

[7] La Directiva exige que se confeccionen mapas de ruido distintos para el exterior y el interior de las aglomeraciones.

El ruido del tráfico rodado, tanto dentro como fuera de las aglomeraciones, sigue siendo la principal fuente de exposición humana a niveles superiores a los valores de notificación previstos por la Directiva, con un total estimado (dentro y fuera de las aglomeraciones) de alrededor de 100 millones de personas (casi 70 millones dentro y 30 millones fuera de las aglomeraciones) expuestas a niveles de ruido de la circulación L_{den} superiores a 55 dB. Los ferrocarriles son la segunda fuente más importante de ruido, con un total de más de 18 millones de personas (alrededor de 10 millones dentro y 8 millones fuera de las aglomeraciones) expuestas a unos niveles L_{den} por encima de 55 dB; a continuación figura el ruido de las aeronaves, con un total de cerca de 4 millones de personas (casi 3 millones dentro y 1 millón fuera de las aglomeraciones) expuestas a niveles L_{den} superiores a 55 dB. Alrededor de 1 millón de personas están expuestas a niveles de ruido industrial dentro de las zonas urbanas L_{den} superiores a 55 dB.

De acuerdo con estos datos[8], 14,1 millones de adultos sufren importantes molestias por el ruido ambiental y 5,9 millones padecen graves trastornos del sueño; el ruido es responsable también de 69 000 hospitalizaciones y 15 900 casos de muertes prematuras al año.

Estos datos se limitan a las aglomeraciones, ejes viarios, ejes ferroviarios y aeropuertos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva. La exposición total y las repercusiones sobre la salud son, por tanto, aún mayores.

3. Aplicación de la Directiva

La aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros está avanzando, aunque varía mucho en función del nivel de ambición elegido por estos, de los recursos asignados a la aplicación y de que esa ejecución esté más centralizada o descentralizada. En resumen:

La transposición a la legislación nacional se ha realizado correctamente en los veintiocho Estados miembros, bien por medio de la adopción de nuevas disposiciones de ejecución, bien mediante adaptaciones de la legislación existente.

No se han observado problemas significativos en la **designación de los grandes ejes viarios, los grandes ejes ferroviarios, los grandes aeropuertos y las aglomeraciones** que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva. No obstante, en algunos Estados miembros sigue habiendo problemas prácticos entre las autoridades nacionales y locales a la hora de elaborar mapas de ruido.

La Directiva no establece **valores límite** específicos por fuentes de ruido a nivel de la UE, sino que deja en manos de los Estados miembros la decisión de establecerlos a nivel nacional. Veintiún Estados miembros han fijado valores de esas características, y otros cuatro países, objetivos no vinculantes. Hasta ahora, sin embargo, hay pocas pruebas de que se estén aplicando efectivamente.

[8] Datos calculados utilizando el mismo método y las mismas relaciones exposición-efecto del informe: *Noise in Europe 2014*, disponible en la siguiente dirección: http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014

Para confeccionar los mapas estratégicos de ruido, los Estados miembros han utilizado los **indicadores** exigidos por la Directiva. No obstante, también han recurrido a otros indicadores de ruido nacionales para casos especiales, como prevé el artículo 5, apartado 2, de la Directiva.

Los datos no han sido comparables entre países y rondas de informes, ya que los Estados miembros pueden seguir utilizando métodos adaptados a nivel nacional para evaluar el ruido. Esta situación mejorará de forma considerable cuando se apliquen los **métodos comunes**[9] recientemente desarrollados, que generarán datos comparables cuando su utilización sea obligatoria a partir de 2018.

Aún queda por comunicar más del 20 % de los mapas de ruido exigidos y alrededor del 50 % de los planes de acción en el marco del actual ciclo quinquenal de notificación. La aplicación de la Directiva ha sufrido, por consiguiente, un retraso considerable, ya que los Estados miembros estaban obligados a presentarlos para 2012 y 2013, respectivamente. En el cuadro 1 se ofrece una visión de conjunto de la exhaustividad de los datos.

Cuadro 1: Exhaustividad de las notificaciones en relación con la ronda actual de cartografiado del ruido y de elaboración de planes de acción

Entidad	En el interior de las aglomeraciones				Fuera de las aglomeraciones		
	Ruido de la circulación	**Ruido del tráfico ferroviario**	**Ruido de aeronaves**	**Ruido industrial**	**Grandes ejes viarios**	**Grandes ejes ferroviarios**	**Grandes aeropuertos**
Mapas de ruido finalizados[10]	78 %	75 %	52 %	69 %	79 %[11]	73 %[12]	75 %
Planes de acción finalizados[13]	49 %				47 % (media)	41 % (media)	43 %

Fuente: Informe de un contrato de servicios, disponible en http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

Habida cuenta de que los Estados miembros han elaborado casi el 80 % de los **mapas de ruido** exigidos (que han publicado en distintos portales de información de internet), un resultado directo de la aplicación de la Directiva es que ahora tenemos una idea mucho más clara de la magnitud del problema del ruido en la UE. A pesar de la disponibilidad de esta información, los ciudadanos no siempre son conscientes de la situación en materia de ruido ni de los efectos de la contaminación acústica sobre la salud.

Los planteamientos aplicados a los planes de acción varían de un Estado miembro a otro. Esto se traduce en diferencias en los tipos de medidas de reducción del ruido, el equilibrio entre las medidas de gasto y las medidas sin gasto y el carácter solo estratégico o también operativo de

[9] Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 168 de 1.7.2015).
[10] Para junio de 2015.
[11] 22 de un total de 28 países.
[12] 19 de un total de 26 países (en 2010, 2 países no tenían ningún gran eje ferroviario).
[13] Para noviembre de 2015.

los planes de acción. Además, el retraso en la elaboración de los **planes de acción** indica que muchos Estados miembros no han tomado medidas para hacer frente a la contaminación acústica. Las razones de esta situación son variadas: por ejemplo, en las aglomeraciones urbanas, las autoridades competentes responsables de la elaboración de los planes de acción pueden no tener poderes de decisión estratégicos o presupuestarios para determinar si las medidas incluidas en el plan de acción son realistas y viables y si pueden ser financiadas.

La calidad y cantidad de los procesos de **consulta** sobre los proyectos de planes de acción que han realizado los Estados miembros también son variables. Las ONG que han participado en las consultas afirman que, aunque los planes de acción suelen incluir un resumen de las respuestas a la consulta, con frecuencia no está claro cómo se han tenido en cuenta esas respuestas en los planes.

Los **retrasos significativos en la aplicación** se deben esencialmente al hecho de que las autoridades nacionales/locales no consideran prioritaria esta cuestión cuando asignan sus limitados recursos humanos y financieros. Más concretamente en el caso de la cartografía del ruido, algunos de los problemas planteados han sido la falta de datos de entrada centralizados y coherentes, la ausencia de una coordinación eficaz entre las diferentes autoridades competentes responsables de la aplicación de la Directiva y la imposibilidad de comparar los mapas de ruido obtenidos en las distintas jurisdicciones. Por lo que se refiere a los planes de acción, los retrasos se debieron al efecto de arrastre por los retrasos en la cartografía del ruido (ya que los planes de acción deben basarse en los mapas de ruido) y a la brevedad del plazo entre la fecha límite para la elaboración de los mapas de ruido y la correspondiente a los planes de acción (doce meses). En general, las pruebas indican que los Estados miembros que siguen un planteamiento muy descentralizado a la hora de aplicar la Directiva han tenido muchas dificultades para hacer que sus administraciones cumplieran a su debido tiempo las medidas establecidas en ella.

Mientras que muchos Estados miembros han avanzado en la elaboración de definiciones de **zonas tranquilas** (en aglomeraciones y en campo abierto) y en el establecimiento de criterios de selección para designarlas, solo trece de ellos han designado tales zonas. Esta situación puede explicarse por la sensación de incertidumbre que existe en cuanto a la posibilidad de dar marcha atrás en el futuro y en cuanto al hecho de que una zona tranquila pueda estar sujeta o no a restricciones legales. No obstante, en los Estados miembros que han designado zonas tranquilas, el número de esas zonas ha aumentado considerablemente entre el primero y el segundo ciclos de notificación (2007-2012). Para facilitar la designación de zonas tranquilas, los Estados miembros han solicitado a la Comisión que publique nuevas orientaciones prácticas.

Un importante **problema de ejecución** ha sido la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva (véase el cuadro 2), lo que ha provocado un aumento considerable del número de entidades para las que había que elaborar mapas de ruido y planes de acción (por ejemplo, el número de aglomeraciones cubiertas ha pasado de 176 a 467). La modificación del ámbito de aplicación también dificulta la comparación entre distintas rondas de notificación por lo que se refiere a la exhaustividad de los datos.

Cuadro 2: Número de entidades cubiertas por la Directiva sobre el ruido ambiental en las rondas de notificación primera y segunda

Tipo de entidad	Primera ronda de notificación (2005-2009)	Segunda ronda de notificación (2010-2014) y rondas posteriores
Aglomeraciones	176 (> 250 000 habitantes)	467 (> 100 000 habitantes)
Grandes aeropuertos	73 (> 50 000 movimientos[14] por año)	92 (debido al aumento del tránsito aéreo) (> 50 000 movimientos por año)
Grandes ejes viarios (km)	67 488 (> 6 millones de vehículos por año)	154 738 (> 3 millones de vehículos por año)
Grandes ejes ferroviarios (km)	31 576 (> 60 000 trenes por año)	72 341 (> 30 000 trenes por año)

4. Evaluación de la Directiva

En 2013 la Comisión propuso que se evaluara[15] la Directiva en el marco de su programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), que forma parte de su programa «Legislar mejor»[16]. De conformidad con las directrices generales para la mejora de la legislación[17], esa evaluación tiene por objeto determinar si la Directiva ha sido y sigue siendo pertinente para resolver el problema de que se ocupa y si, al mismo tiempo, la intervención de la UE aporta un valor añadido en comparación con la actuación de los Estados miembros por sí solos. Además, se examina si la Directiva lo ha conseguido de una manera efectiva y eficaz y si sus disposiciones han sido coherentes con otros instrumentos legislativos de la UE. También se estudian el impacto de la Directiva en las pymes y las posibilidades de simplificación y reducción de la carga administrativa.

La evaluación abarca el período transcurrido desde la adopción de la Directiva sobre el ruido ambiental (2002) hasta el día de hoy. Solo se ocupa de la Directiva sobre el ruido ambiental, pero tiene en cuenta la interacción de esa Directiva con la legislación de la UE que aborda las emisiones sonoras en su origen (por ejemplo, las emisiones de ruido de los vehículos de motor), aunque no hace referencia a esa legislación de una manera detallada.

La metodología de evaluación consistió, en particular, en una investigación documental en la que se analizaron datos de los informes presentados por los Estados miembros y de otros documentos nacionales y de la UE pertinentes, así como la bibliografía científica más reciente. Se examinaron los costes administrativos de la ejecución de la Directiva y se realizó un análisis de rentabilidad. Como parte de la evaluación también se realizó una consulta amplia y exhaustiva con autoridades competentes y partes interesadas de todos los Estados miembros a través de encuestas en línea, entrevistas en profundidad, un taller y una consulta pública en línea.

[14] Según el artículo 3, letra p), de la Directiva, por «movimientos» se entienden tanto los despegues como los aterrizajes.
[15] COM(2013) 685 final.
[16] http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_en
[17] http://ec.europa.eu/info/strategy/better-regulation-why-and-how_es

La propia Directiva y sus dos objetivos siguen siendo muy pertinentes en relación con las necesidades de la UE en materia de elaboración de políticas[18]. La contaminación acústica sigue siendo un importante problema de salud ambiental en Europa. Según las partes interesadas, para solucionar ese problema sigue siendo necesario aplicar un enfoque común a la gestión del ruido. Por otra parte, es importante recopilar datos armonizados a escala de la UE con objeto de ofrecer una base de datos de gran calidad para el futuro desarrollo de legislación de la UE sobre reducción del ruido en su origen, necesaria porque las medidas locales de gestión del ruido podrían no ser eficaces sin controles adicionales del ruido emitido por las principales fuentes.

Se considera que las disposiciones de la Directiva son en gran medida coherentes entre sí, aunque las partes interesadas piensan que existen algunas ambigüedades. Además, la Directiva es coherente con otros actos legislativos pertinentes de la UE (legislación en materia de medio ambiente y de reducción del ruido en su origen), y se considera que los complementa. Aunque en las primeras fases de la transposición de la Directiva hubo algunos problemas prácticos, casi todos los actos legislativos nacionales de lucha contra el ruido han resultado ser coherentes con ella.

Se han realizado algunos avances hacia el logro del primer objetivo de la Directiva, pero aún no se han materializado los efectos debido a los grandes retrasos en la adopción, a nivel legislativo, de metodologías comunes, así como en la aplicación en los Estados miembros. Por lo que se refiere a los progresos en la consecución del segundo objetivo, la Directiva permite llamar cada vez más la atención en la UE sobre la importancia de los efectos nocivos del ruido en la salud. No obstante, la UE no ha utilizado aún los datos sobre la exposición de la población al ruido resultantes de la Directiva para concebir una legislación sobre reducción del ruido en su origen. En lo que respecta al impacto global de la Directiva sobre la contaminación acústica, hay que señalar que los beneficios derivados de la mayor parte de las medidas de lucha contra el ruido solo pueden observarse a más largo plazo, ya que se requiere mucho tiempo (más de veinte años) para aplicar las medidas de reducción del ruido y, por tanto, no es posible evaluar completamente ese impacto por ahora.

Los ciclos quinquenales para la realización de mapas de ruido y planes de acción resultan adecuados, pero el plazo de un año entre la finalización de los mapas y la adopción de los planes de acción asociados se considera demasiado corto. El mecanismo de notificación permite la transmisión rápida de datos por los Estados miembros, aunque su diseño podría mejorarse.

En los casos en que se han adoptado planes de acción con medidas para la gestión del ruido, la Directiva ha tenido como resultado una relación coste-beneficio favorable de 1:29 en el escenario más probable del análisis coste-beneficio. Los costes administrativos de aplicación son reducidos: 0,15 EUR por lo que se refiere a los mapas de ruido y 0,03 EUR en el caso de los planes de acción por habitante, teniendo en cuenta la población total (valores medianos)

[18] Tal como se formulan en la versión consolidada del Tratado de la Unión Europea (DO C 326 de 26.10.2012), el Libro verde de la Comisión Europea «Política futura de lucha contra el ruido» [COM(96) 540 final] y el Programa General de Medio Ambiente de la Unión hasta 2020 (DO L 354 de 28.12.2013).

por ronda de notificación (es decir, cada 5 años). Con una población total de la UE de 508 millones de personas, los costes administrativos de la plena aplicación por parte de todos los Estados miembros son muy bajos, ya que ascienden a unos 91 millones EUR cada 5 años, lo que equivale a aproximadamente 18 millones EUR al año. Hay poco margen para reducir aún más los costes administrativos de la aplicación de la Directiva, que, por otra parte, no tiene repercusiones para las pymes.

La Directiva tiene potencial para generar valor añadido europeo al crear unas condiciones de competencia equitativas en toda la UE para los operadores de infraestructuras de transporte y al contribuir a una mejor comprensión de la presencia de contaminación acústica y a la elaboración de políticas de la UE con mayor conocimiento de causa gracias a la puesta a disposición de datos comparables sobre la exposición al ruido a escala de la UE. A pesar de este considerable potencial, la Directiva no ha generado aún ese valor añadido de la UE debido a los retrasos en la ejecución.

Por lo que respecta al potencial de simplificación, la evaluación ha puesto de manifiesto que los requisitos de la Directiva son bastante simples y que las complicaciones surgen principalmente de la manera en que los Estados miembros aplican la Directiva en virtud del principio de subsidiariedad (por ejemplo, delegando la responsabilidad de su ejecución en varias esferas de gobernanza distintas, lo que se traduce en acuerdos complejos dentro del Estado miembro). Por consiguiente, el potencial de simplificación se encuentra en la aplicación por los Estados miembros y no en el texto jurídico de la Directiva. Las revisiones recientes de la legislación nacional de transposición de la Directiva realizadas en algunos Estados miembros muestran que estos son conscientes del problema.

5. Legislación relativa a las fuentes de ruido

Desde el primer informe de aplicación, publicado en 2011[19], la UE ha adoptado cuatro Reglamentos, a saber, el Reglamento (UE) n.º 540/2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor[20], el Reglamento (UE) n.º 168/2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos[21], el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido»[22], y el Reglamento (UE) n.º 598/2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado[23]. Por lo que se refiere al ruido de los ferrocarriles, la Comisión también ha publicado un documento de trabajo de sus servicios titulado *Rail freight noise reduction*[24] (solo en inglés), que obliga a los Estados miembros a recurrir en la mayor medida posible a los instrumentos y medios financieros disponibles. La Comisión también estudió la posibilidad de fusionar la Directiva 2000/14/CE, sobre

[19] COM(2011) 321 final.
[20] DO L 158 de 27.5.2014, p. 131.
[21] DO L 60 de 2.3.2013, p. 52.
[22] DO L 356 de 12.12.2014, p. 421.
[23] DO L 173 de 12.6.2014, p. 65.
[24] SWD(2015) 300 final.

emisiones sonoras de las máquinas de uso al aire libre[25], y la Directiva 2006/42/CE, relativa a las máquinas[26], pero llegó a la conclusión de que debían mantenerse separadas.

6. Recomendaciones y próximos pasos

El análisis y la evaluación sobre la aplicación de la Directiva han puesto de manifiesto los ámbitos en los que es preciso intervenir para reducir el ruido que afecta a la salud de los ciudadanos de la Unión, alcanzar mejor los objetivos de la Directiva y, por ende, acercarse más a los valores recomendados por la OMS.

1) El retraso en la ejecución de la Directiva es un aspecto que se ha destacado en la revisión de la aplicación de la normativa medioambiental de la UE[27]. En esa revisión también se ha hecho hincapié en que los Estados miembros son responsables de corregir las deficiencias de aplicación. Para ayudarlos en esta tarea, la Comisión no solo va a seguir mejorando la aplicación con medidas específicas para facilitar el cumplimiento, sino que también va a proporcionar a los Estados miembros orientaciones científicas sólidas, en particular en relación con la evaluación de los efectos nocivos con ayuda de relaciones dosis-efecto. La Comisión también va a trabajar con los Estados miembros para mejorar el mecanismo de notificación en el contexto del control de la adecuación de las obligaciones de seguimiento y notificación de la política medioambiental.

2) Como las complicaciones en la ejecución de la Directiva se deben, en su mayor parte, a la manera en que los Estados miembros han aplicado la Directiva en virtud del principio de subsidiariedad, la Comisión invita a los Estados miembros a reconsiderar sus mecanismos de ejecución, en particular la designación de zonas tranquilas.

3) La legislación de la UE sobre la reducción del ruido en su origen sigue siendo el medio más eficaz para controlar la contaminación acústica[28]. Con la mejora de la aplicación de la Directiva, que se traducirá en una base de datos completa sobre la exposición al ruido en la Unión, se podrán orientar mejor las opciones estratégicas respecto a las medidas de reducción del ruido en el transporte. La Comisión se ha comprometido a sacar el máximo partido de ello en el futuro cuando deba decidir acerca de la revisión de los instrumentos jurídicos anteriormente mencionados.

4) La evaluación solo ha puesto de manifiesto un número reducido de problemas en la propia Directiva, tales como su ámbito de aplicación restringido (establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos del ruido, más que reducir los efectos nocivos en la salud del ruido ambiental), algunas aclaraciones menores en algunas definiciones, así como la necesidad de adaptar la Directiva a la evolución de la normativa que ha tenido lugar a nivel de la UE desde su adopción (por ejemplo, el Tratado de Lisboa). Además, nuevos datos científicos indican que pueden producirse efectos nocivos en la salud a

[25] DO L 162 de 3.7.2000, p. 1.
[26] DO L 157 de 9.6.2006, p. 24.
[27] COM(2017) 63 final.
[28] *Traffic Noise Reduction in Europe* (2007), disponible en la siguiente dirección: http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

niveles inferiores a los contemplados hasta ahora por la Directiva, y la Comisión debe tenerlo en cuenta de conformidad con el artículo 11, apartado 4, de la Directiva. Por consiguiente, la Comisión va a entablar un diálogo con las partes interesadas para determinar cómo resolver mejor esos problemas sin reducir innecesariamente la flexibilidad de los Estados miembros en cuanto a establecer sus propios niveles de ambición o elegir el planteamiento que desean seguir.

5) El problema de la exposición a un ruido excesivo también puede combatirse en el marco de la política de ordenación del espacio urbano, tal como se sugiere en el VII Programa de Medio Ambiente. Aunque las competencias en este ámbito recaen en los Estados miembros, la Comisión va a estimular y fomentar actividades destinadas a atenuar el ruido excesivo en las zonas urbanas, por ejemplo facilitando el intercambio de buenas prácticas y apoyando la investigación y la innovación en este sector.

6) La evaluación muestra que las medidas que combaten directamente el ruido tienen un alto coste inicial y largos plazos de recuperación de la inversión financiera. No obstante, son extremadamente eficientes si los costes se comparan con el beneficio para la sociedad. Por consiguiente, se anima a los Estados miembros a que apliquen medidas de atenuación del ruido en el contexto de sus planes de acción en el marco de la Directiva y a que, además, movilicen la inversión privada en la medida de lo posible.

7) En algunos casos, los Estados miembros podrían recurrir a una cofinanciación específica de la UE con cargo, por ejemplo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo de Desarrollo Regional para apoyar la puesta en práctica de medidas de atenuación del ruido cuando estas se inscriban en un esfuerzo global para mejorar el entorno urbano o desarrollar y perfeccionar sistemas de transporte respetuosos con el medio ambiente (y, en particular, poco ruidosos). También pueden obtenerse fondos del mecanismo «Conectar Europa».

8) Las repercusiones para la salud a largo plazo de la exposición a un ruido excesivo del transporte aún no se conocen suficientemente, razón por la cual no se da prioridad a las medidas de reducción del ruido ni se les concede la financiación necesaria. Así pues, los Estados miembros deben aumentar la sensibilización de los ciudadanos y de los responsables de la política regional y local sobre dichas repercusiones negativas.