



Брюксел, 30.3.2017 г.
COM(2017) 151 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно прилагането на Директивата относно шума в околната среда в
съответствие с член 11 от Директива 2002/49/ЕО**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно прилагането на Директивата относно шума в околната среда в съответствие с член 11 от Директива 2002/49/ЕО

1. Въведение

В член 11 от Директивата относно шума в околната среда (наричана по-нататък „Директивата“)¹ е предвидено на всеки пет години Европейската комисия да изготвя доклад за нейното прилагане. Освен разглеждане на прилагането, в Директивата се изисква в този доклад да се включва също така преглед на звуковата среда, целите и мерките за намаляване на шума в околната среда (т.е. законодателството по отношение на източниците на шум), както и оценка на необходимостта от по-нататъшни действия на Общността. В настоящия втори доклад относно прилагането е направен преглед на ситуацията след публикуването на първия доклад² и е представен план за действие след оценката на Директивата, която бе направена през 2016 г. в рамките на Програмата на Комисията за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT). Ето защо той следва да се чете във връзка със съответното придружаващо проучване и с работния документ на службите на Комисията³.

Шумовото замърсяване продължава да представлява основен здравен проблем в Европа във връзка с околната среда. Научните данни сочат, че продължителната експозиция на високи нива на шумово замърсяване може да доведе до сериозни въздействия върху здравето в области, контролирани от ендокринната система на човека и от мозъка, като например сърдечно-съдови заболявания, нарушения на съня и раздразнение (чувство на дискомфорт, което засяга общото благосъстояние). Според Световната здравна организация (СЗО) шумовото замърсяване води до заболявания, които заемат второ място сред причините, свързани с околната среда в Европа, като по-голямо въздействие има единствено замърсяването на въздуха.

Свързаните с околната среда въздействия и рисковете за здравето и благосъстоянието също така са в центъра на тревогите⁴ на гражданите и Съюзът има роля за предпазването на своите граждани от такива въздействия и рискове, както и за постигането на устойчиво развитие на градовете в ЕС. В Седмата програма за действие за околната среда⁵ е заложена цел за намаляване на броя на хората, засегнати неблагоприятно от шума в околната среда — за който следва да бъде докладвано съгласно член 11, параграф 2 от Директивата. За тази цел са необходими иновативни

¹ ОВ L 189, 18.7.2002 г.

² COM (2011) 321 окончателен

³ Всички доклади са достъпни на адрес http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

⁴ Eurostat „Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs“ („Градската Европа: статистика за градовете и предградията“, 2016 г., стр. 135; налична на: [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](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 В тази програма се призовава за значително намаляване на шумовото замърсяване, както и да се осигури до 2020 г. такова намаление на шумовото замърсяване в ЕС, че то да се приближи към нивата, препоръчвани от СЗО.

решения, които да допринесат за постигането на общия приоритет номер едно на Комисията: ново стимулиране на създаването на работни места, икономическия растеж и инвестициите.

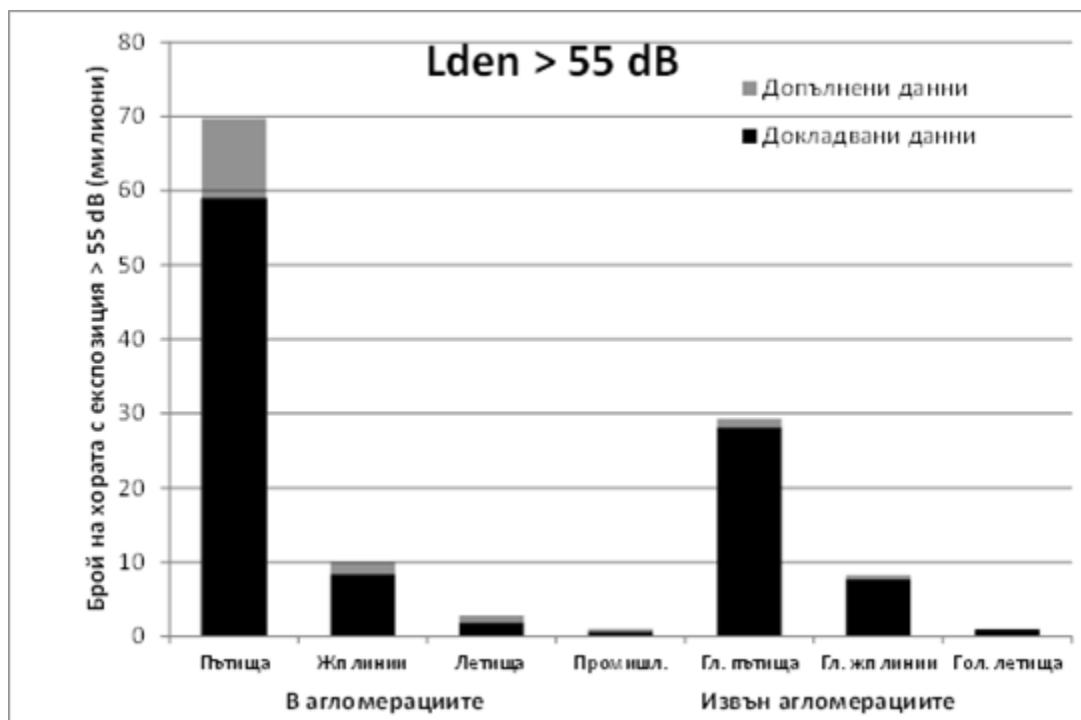
Директива 2002/49/ЕО относно оценката и управлението на шума в околната среда е основният законодателен инструмент на равнището на ЕС, с който се защитават гражданите от прекомерно шумово замърсяване, предизвикано от автомобилния, железопътния и летищния трафик, както и от големите промишлени инсталации. Тя има двойна цел: 1) да се определи общ подход за приоритетно избягване, предотвратяване или намаляване на вредните въздействия на шума в околната среда; и 2) да се осигури основа за разработване на мерки за намаляване на шума, излъчван от основните източници.

2. Качеството на звуковата околна среда в ЕС и въздействието върху общественото здраве

Европейската агенция за околната среда (ЕЕА) е направила оценка, отнасяща се за държавите — членки на Европейския съюз, на експозицията на европейските граждани на шум, която обхваща 467 агломерации (в които са взети предвид пътища, жп линии, летища и промишлени инсталации), 86 големи летища, както и 186 600 км главни пътища и 44 320 км жп линии извън агломерациите. Тъй като докладваните данни от страна на държавите членки са все още непълни, липсващите данни са допълнени с помощта на специална методика за попълване на отсъстващи данни⁶. На фигура 1 са показани резултатите отделно за ситуацията във и извън агломерациите⁷.

⁶ Липсващите данни са попълнени въз основа на методологията, публикувана в доклада „Noise in Europe 2014“ („Шумовото замърсяване в Европа — доклад от 2014 г.“), достъпен на адрес <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ В Директивата се изисква отделно картографиране на шума във и извън агломерациите



Фигура 1: Брой на хората, изложени на шум в околната среда в Европа > 55 dB L_{den} в 28 държави — членки на ЕС, 2012 г., във и извън агломерациите

Шумът от автомобилния трафик както в агломерациите, така и извън тях, продължава да бъде основният източник, който засяга експозицията на хората над нивата за докладване, посочени в Директивата, като общо (във и извън агломерациите) около 100 милиона души (близо 70 милиона във и 30 милиона извън агломерациите) са изложени на шум от автомобилен трафик над 55 dB L_{den} (L_{den} е показател за средноденонощното ниво на шума). Железопътните линии са вторият най-важен източник на шум, като общо повече от 18 милиона души (около 10 милиона във и 8 милиона извън агломерациите) са изложени на шум над 55 dB L_{den} , следван от авиационния шум, при който общо около 4 милиона души (близо 3 милиона във и 1 милион извън агломерациите) са изложени на шум над 55 dB L_{den} . На промишлен шум с нива над 55 dB L_{den} в градските райони са изложени около 1 милион души.

Според данните за експозицията⁸ 14,1 милиона възрастни хора изпитват силно раздразнение от шума в околната среда, 5,9 милиона възрастни изпитват силни смущения на съня, 69 000 са приети в болница и всяка година има 15 900 случая на преждевременна смърт, причинена от шума в околната среда .

Тези данни включват само агломерации, пътища, жп линии и летища, които попадат в обхвата на Директивата. Ето защо общата експозиция и въздействието върху здравето имат още по-високи стойности.

⁸ Изчислени по същата методология /отношения между излагането и реакцията са използвани за доклада: „Noise in Europe 2014“ („Шумовото замърсяване в Европа — доклад от 2014 г.“), достъпен на адрес: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

3. Прилагане на Директивата

При прилагането на Директивата държавите членки отбелязват напредък, който обаче варира значително в зависимост от избраното от държавата членка ниво на амбициозност, ресурсите, отделени за прилагането, както и от това дали прилагането е възложено на по-централизирани или на местни, по-децентрализирани власти. Накратко казано:

Транспонирането в националното законодателство е осъществено правилно във всички 28 държави членки чрез приемане на нови наредби за прилагане или чрез корекции в съществуващото законодателство.

Не са установени проблеми при **определянето на главните пътища, главните жп линии, големите летища и агломерациите**, които попадат в обхвата на Директивата. Въпреки това в някои държави членки продължават да съществуват практически предизвикателства при изготвянето на карти на шума във връзка с взаимодействието между националните органи и местните власти.

В Директивата не са определени специфични за източника **пределни стойности** на равнището на ЕС, а е дадена възможност на държавите членки да определят, ако желаят, национални пределни стойности. Такива стойности са определени в 21 държави членки, а в други четири държави членки са определени незадължителни цели. Но засега има ограничени данни за реалното им прилагане.

За изготвянето на стратегически карти на шума държавите членки са използвали **показателите**, изисквани съгласно Директивата. Държавите членки използват обаче и други национални показатели за шум при специални случаи, както е предвидено в член 5, параграф 2 от Директивата.

Данните не са били сравними между циклите на докладване и държавите, тъй като е възможно държавите членки все още да използват адаптирани национални методи за оценка на шума. Това значително ще се подобри чрез разработените нови **общии методи**⁹, които ще доведат до сравними данни след като използването им стане задължително от 2018 г. нататък.

Все още не са представени над 20 % от изискваните карти на шума и около 50 % от плановете за действие за текущия петгодишен цикъл на докладване. В резултат на това прилагането на Директивата е значително забавено, тъй като държавите членки трябваше да представят картите на шума и плановете за действие съответно до 2012 г. и 2013 г. В таблица 1 по-долу е представен преглед на пълнотата на данните.

⁹ Директива (ЕС) 2015/996 на Комисията от 19 май 2015 г. за установяване на общи методи за оценка на шума в съответствие с Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 168, 1.7.2015 г.

Таблица 1: Пълнота на докладването по текущия цикъл за картографирането на шума и планирането на действията

Обект	В агломерации				Извън агломерации		
	Шум от пътища	Шум от жп трафик	Шум от летателни апарати	Промислен шум	Главни пътища	Главни жп линии	Големи летища
Изготвени карти на шума ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Завършени планове за действие ¹³	49 %				47 % (средно)	41 % (средно)	43 %

Източник: Доклад по договор за услуги, достъпен на адрес: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Тъй като държавите членки са изготвили близо 80 % от изискваните **карти на шума** — и са ги направили достъпни чрез различни информационни портали в Интернет — пряк резултат от прилагането на Директивата е наличието понастоящем на много по-ясна представа за мащаба на проблема с шума в ЕС. Въпреки наличието на тази информация гражданите невинаги са наясно относно шумовата ситуация и свързаните с нея въздействия върху здравето.

Подходите към планирането на действията се различават в отделните държави членки. Това е отразено във видовете набелязани мерки за намаляване на шума, в баланса между мерките, които са свързани или не са свързани с разходи, както и в степента, до която плановете имат само стратегическо измерение или са съсредоточени и върху оперативни аспекти. Освен това забавянето при изготвянето на **плановете за действие** показва, че редица държави членки не са предприели стъпки за справяне с шумовото замърсяване. Причините за това са различни: в агломерациите например компетентните органи, отговорни за разработването на планове за действие, е вероятно да нямат правомощия за вземане на стратегически или свързани с бюджета решения, за да определят дали мерките, включени в плана за действие, са реалистични, осъществими и могат да бъдат финансирани.

Различно е също качеството и количеството на процесите на **консултация** по отношение на проектоплановете за действие, предприети от държавите членки. Неправителствените организации (НПО), които са участвали в консултациите, отбелязват, че макар и плановете за действие често да включват обобщение на отговорите от консултацията, в редица случаи не е ясно как тези отговори са взети под внимание в плановете.

Основните причини за тези значителни **забавяния на прилагането** включват липсата на отдаване на приоритет на въпроса на национално/местно равнище, когато се взема

¹⁰ До юни 2015 г.

¹¹ 22 от 28 държави

¹² 19 от 26 държави — 2 държави не са имали големи железопътни линии през 2010 г.

¹³ До ноември 2015 г.

решение за разпределяне на ограничените финансови и човешки ресурси. Предизвикателствата при картографирането на шума включват по-специално липса на централизирани и последователни входни данни, липса на ефективна координация между различните компетентни органи, отговорни за прилагането на Директивата, и липса на сравнимост на получените карти на шума между отделните юрисдикции. По отношение на планирането на действията забавянето се предизвиква от верижни ефекти в резултат на забавянето при картографирането на шума (тъй като плановете за действие трябва да се основават на карти на шума) и краткия период, предоставен между крайния срок за изготвянето на карти на шума и този за изготвянето на плановете за действие (12 месеца). Като цяло данните показват, че държавите членки с високо децентрализиран подход към прилагането са срещнали особени затруднения, за да изискат своевременно прилагане на мерките от Директивата от своите органи.

Въпреки че редица държави членки са постигнали напредък при съставянето на дефиниции за **тихи зони** (в агломерациите и извън населените места) и при разработването на критерии за определянето им, към днешна дата само 13 държави членки са определили тихи зони. Възможна причина за това е възприеманата несигурност дали процесът ще бъде обратим в бъдеще, а също и дали определен тих район може да подлежи на правни ограничения. В онези държави членки обаче, в които са определени тихи зони, броят им се е увеличил значително между първия и втория цикъл на докладване (2007—2012 г.). С цел улесняване на определянето на тихи зони държавите членки поискаха от Комисията да разработи допълнителни практически указания.

Важно **предизвикателство при прилагането** представляваше разширеният обхват на Директивата (вж. таблица 2) и значително увеличеният брой на обектите, за които е трябвало да бъдат изготвени карти на шума и плановете за действие (например броят на обхванатите агломерации е нараснал от 176 на 467). Промяната на обхвата също затруднява сравняването на пълнота на данните между циклите.

Таблица 2: Брой на обектите, обхванати от Директивата относно шума в околната среда, в цикли за докладване 1 и 2

Категория на обекта	Цикъл на докладване (2005—2009 г.)	Цикъл на докладване (2010—2014 г.) и последващи цикли
Агломерации	176 (> 250 000 жители)	467 (> 100 000 жители)
Големи летища	73 (> 50 000 движения ¹⁴ на година)	92 (поради увеличен въздушен трафик) (> 50 000 движения годишно)
Главни пътища (км)	67 488 (> 6 милиона преминавания на превозни средства годишно)	154 738 (> 3 милиона преминавания на превозни средства годишно)
Главни жп линии (км)	31 576 (> 60 000 преминавания на влакове годишно)	72 341 (> 30 000 преминавания на влакове годишно)

¹⁴ Понятието „движение“ е определено в член 3, буква п) от Директивата като едно излитане или кацане.

4. Оценяването на Директивата

През 2013 г. Комисията предложи да бъде направена оценка¹⁵ на Директивата в контекста на Програмата на Комисията за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), която е част от нейната Програма за по-добро регулиране¹⁶. В съответствие с общите указания за по-добро регулиране¹⁷ в тази оценка е проучено дали Директивата е била и продължава да бъде актуална за справянето с проблема, към който е насочена, като същевременно генерира добавена стойност за ЕС в сравнение със самостоятелните действия на държавите членки. Освен това в оценката е разгледан въпросът дали Директивата е постигнала това по ефективен и ефикасен начин и дали разпоредбите ѝ са съгласувани с други законодателни актове на ЕС. В оценката е разгледано и въздействието на Директивата върху малките и средните предприятия (МСП) и потенциалът за опростяване и намаляване на административната тежест.

Оценката обхваща периода от приемането на Директивата относно шума в околната среда (2002 г.) до наши дни. Обхватът ѝ е ограничен до Директивата относно шума в околната среда, но в нея се отчита и взаимодействието на Директивата със законодателството на ЕС, което обхваща шумовите емисии при източника (например чрез регулиране на шумовите емисии на моторните превозни средства), въпреки че това законодателство не е разгледано с подробности.

Методиката за оценката включва проучване на документация, в което са разгледани докладваните данни от държавите членки, и други приложими документи на ЕС и национални документи, както и най-новата научна литература. Извършен е преглед на административните разходи за прилагането на Директивата, както и анализ на разходите и ползите. Оценката включва също така широка и всеобхватна консултация с компетентните органи и заинтересованите страни от всички държави членки чрез онлайн проучвания, задълбочени интервюта, работна среща, както и обществена консултация, проведена онлайн.

Самата Директива и нейните две цели продължават да имат голямо значение във връзка с установените потребности от разработване на политики на ЕС¹⁸. Шумовото замърсяване продължава да представлява голям проблем за състоянието на околната среда в Европа. Получената от заинтересованите страни информация показва, че по отношение на преодоляването на този проблем продължава да е налице необходимост от общ подход към управлението на шума. Освен това събирането на хармонизирани данни на равнището на ЕС е важно за осигуряването на високо качество на

¹⁵ COM(2013) 685 final

¹⁶ http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_en

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how_bg

¹⁸ Както е посочено в консолидираната версия на Договора за Европейския съюз (ОВ С 326, 26.10.2012 г.), Зелената книга на Комисията за бъдещата политика в областта на борбата с шума (COM(96)540 окончателен) и Общата програма на Европейския съюз за действие за околната среда до 2020 г. (ОВ L 354, 28.12.2013 г.).

информационната база с цел по-нататъшното развитие на законодателството на ЕС относно шума при източника, което е необходимо тъй като местните мерки за управление на шума могат да бъдат неефективни без допълнителен контрол на шума, излъчван от основните източници.

По отношение на съгласуваността е установено, че Директивата до голяма степен притежава вътрешна съгласуваност, въпреки че съществуват някои неясноти сред заинтересованите страни. Освен това при Директивата е налице външна съгласуваност с останалото съответно законодателство на ЕС (законодателството за околната среда и шума при източника), като се счита, че тя го допълва. Въпреки практическите предизвикателства, срещнати в ранните етапи на транспонирането на Директивата, националното законодателство за контрол на шума се счита за съответстващо почти без изключения на Директивата.

Постигнат е известен напредък към изпълнението на първата цел на Директивата, но ефектът все още не е налице поради продължителното забавяне при приемането на общи методики в законодателството и продължителното забавяне при прилагането им в държавите членки. Що се отнася до напредъка по втората цел, с Директивата все повече се привлича вниманието на равнището на ЕС към значимостта на вредните въздействия на шума върху здравето. При все това данните за експозицията на населението на шум, получени в резултат на Директивата, все още не са използвани от ЕС за разработването на законодателство относно шума при източника. По отношение на цялостното въздействие на Директивата върху шумовото замърсяване следва да се отбележи, че ползите от повечето мерки за справяне с шума могат да се наблюдават едва в по-дългосрочен план, тъй като изпълнението на мерките за намаляване на шума отнема много време (например над 20 години), следователно въздействието на Директивата върху шумовото замърсяване не може да бъде изцяло оценено в момента.

Петгодишните цикли за картографиране на шума и планирането на действия изглеждат подходящи, но едногодишният период между финализирането на картите и приемането на свързаните с тях планове за действие се счита за твърде кратък. Механизмът за докладване е ефективен, като позволява навременно представяне на докладваните от държавите членки данни, но структурата му може да бъде допълнително подобрена.

В случаите, в които са били приети планове за действие, включващи мерки за управление на шума, Директивата е довела до благоприятно съотношение на разходите и ползите от 1:29, установено съгласно най-вероятния сценарий в анализа на разходите и ползите. Административните разходи на прилагането са малки, като възлизат на 0,15 евро за карти на шума и 0,03 евро за планове за действие на човек от населението (средни стойности) за цикъл на докладване (т.е. на всеки 5 години). Като се има предвид общото население на ЕС от 508 милиона жители, административните разходи за пълното прилагане от всички държави членки са много малки и възлизат на около 91 милиона евро на всеки 5 години или приблизително 18 милиона евро годишно. Съществува известна възможност за по-нататъшно намаляване на административните

разходи за прилагане на Директивата. Също така, Директивата не оказва въздействие върху малките и средните предприятия.

Директивата има потенциал да генерира европейска добавена стойност чрез създаване на равни условия на територията на целия ЕС, в които операторите на транспортна инфраструктура могат да се конкурират, и като допринася за по-добро разбиране на присъствието на шумово замърсяване и по-информираното разработване на политики на ЕС чрез осигуряването на сравними данни за експозицията на шум на равнището на ЕС. Въпреки този значителен потенциал, поради забавяне при прилагането до настоящия момент не е реализирана европейската добавена стойност, която Директивата може да осигури.

Що се отнася до потенциала за опростяване, оценката установи, че изискванията на Директивата са доста опростени и че усложнения възникват най-вече поради начина, по който държавите членки са приложили Директивата във връзка с принципа на субсидиарност (например чрез делегиране на отговорността за прилагането на няколко различни равнища на управление, което е довело до сложна организация на компетентността в рамките на държавата членка). Следователно потенциалът за опростяване е на равнището на прилагане от страна на държавите членки, а не на равнището на правния текст на Директивата. Неотдавнашното преразглеждане на националното законодателство за транспониране на Директивата в някои държави членки показва, че те признават проблема.

5. Законодателство за регулиране на източниците на шум

След първия доклад относно прилагането от 2011 г.¹⁹ ЕС прие четири регламента, а именно Регламент (ЕС) № 540/2014 относно нивото на шума от моторни превозни средства²⁰, Регламент (ЕС) № 168/2013 относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства²¹, Регламент (ЕС) № 1304/2014 относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен жп състав — шум“²² и Регламент (ЕС) № 598/2014 за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход²³. По отношение на шума от железопътния трафик Комисията публикува също така Работен документ на службите на Комисията относно „Намаляване на шума от железопътните товарни превози“²⁴, в който от държавите членки се изисква да използват наличните инструменти и финансови средства по възможно най-всеобхватен начин. Комисията проучи също така възможността за обединяване на Директива 2000/14/ЕО относно шума от съоръжения,

¹⁹ COM(2011) 321 окончателен.

²⁰ OВ L 158/131, 27.5.2014 г., стр. 131.

²¹ OВ L 60/52, 2.3.2013 г., стр. 52.

²² OВ L 356/421, 12.12.2014 г., стр. 421.

²³ OВ L 173/65, 12.6.2014 г., стр. 65.

²⁴ SWD(2015) 300 final.

предназначени за употреба извън сградите²⁵ и Директива 2006/42/ЕО относно машините²⁶, но стигна до заключението, че те следва да останат отделни.

6. Препоръки и следващи стъпки

Оценяването на Директивата и оценката на нейното прилагане показаха няколко области, в които са необходими дейности за намаляване на шума, оказващ въздействие върху здравето на гражданите в Съюза, за да бъдат изпълнени по-добре целите на Директивата и по този начин да бъдат доближени стойностите, препоръчвани от СЗО.

1) В Прегледа на изпълнението на политиките на ЕС в областта на околната среда²⁷ е посочено наличието на забавяне при прилагането на Директивата. В този преглед е изтъкнато също така, че отговорност да попълнят пропуските в прилагането носят държавите членки. С цел подпомагане на тази дейност Комисията не само ще продължи да подобрява прилагането чрез целенасочени действия за правоприлагане, но и ще предоставя научно обосновани указания на държавите членки, по-специално по отношение на оценката на вредните въздействия с помощта на отношението между доза и ефект. Освен това Комисията ще работи с държавите членки за подобряване на механизма за докладване в контекста на проверката на пригодността на задълженията за мониторинг и докладване в политиката в областта на околната среда.

2) Тъй като усложнения при прилагането на Директивата възникват предимно поради начина, по който държавите членки прилагат Директивата съгласно принципа на субсидиарност, Комисията приканва държавите членки да преразгледат организацията на прилагането, включително определянето на тихи зони.

3) Законодателството на ЕС относно шума при източника продължава да е най-ефективното от гледна точка на разходите средство за справяне с шума²⁸. С подобреното прилагане на Директивата, довело до попълване на базата данни относно експозицията на шум в ЕС, ще бъде възможно да се осигурява повече информация за разработването на варианти на политики за намаляване на шума в областта на транспорта. Комисията се ангажира да използва изцяло тази информация в бъдеще, когато взема решение за преразглеждане на правните инструменти, посочени по-горе.

4) В оценката са установени ограничен брой проблеми в самата Директива, като например ограниченият обхват на Директивата (тя би могла да е за общ подход за избягване, предотвратяване или намаляване на вредното въздействие на шума, вместо да се отнася само за намаляване на неблагоприятните въздействия на шума в околната среда върху здравето), някои малки уточнения в някои определения, както и необходимостта от адаптиране на Директивата към последните регулаторни промени, настъпили на равнището на ЕС след приемането на Директивата (например

²⁵ ОВ L 162/1, 3.7.2000 г., стр. 1.

²⁶ ОВ L 157/24, 9.6.2006 г., стр. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final

²⁸ „Traffic Noise Reduction in Europe (2007)“ (Намаляване на шума от трафика в Европа — доклад от 2007 г.), наличен на адрес: http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

Лисабонският договор). В допълнение към това, новите научни данни показват, че вредните въздействия върху здравето могат да възникнат при по-ниски нива от посочените към момента в Директивата, които Комисията трябва да разгледа съгласно член 11, параграф 4 от Директивата. За тази цел Комисията ще започне диалог със заинтересованите страни, за да прецени как могат да бъдат решени тези проблеми без ненужно намаляване на гъвкавостта, с която разполагат държавите членки за определяне на свои собствени нива на амбициозност или за избор на подходи.

5) Мерки във връзка с експозицията на прекомерен шум могат да бъдат взети и чрез градоустройствената политика, както се предлага в Седмата програма за действие за околната среда. Въпреки че компетентност в тази област имат държавите членки, Комисията ще стимулира и насърчава дейностите за намаляване на прекомерния шум в градските райони, например чрез улесняване на обмена на добри практики, както и чрез подкрепа на научните изследвания и иновациите в тази област.

6) Оценката показва, че мерките, които са пряко насочени срещу шума, изискват високи първоначални разходи и дълги периоди за възстановяване на финансовата инвестиция. Въпреки това те са високо ефективни, като се има предвид сравнението на разходите за тях с ползите за обществото. Ето защо държавите членки се насърчават да предприемат мерки за намаляване на шума в контекста на плановете си за действие съгласно Директивата, като използват също така частни инвестиции, когато е възможно.

7) В определени случаи държавите членки биха могли да използват целево съфинансиране от ЕС, като например средства от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие, за да подпомогнат прилагането на мерки за намаляване на шума, когато мерките са част от общи усилия за подобряване на градската среда или за разработване и подобряване на екологосъобразните (включително с ниски нива на шум) транспортни системи. Подкрепа може да бъде получена и от Механизма за свързване на Европа.

8) Дългосрочните последици за здравето на хората в резултат на прекомерния шум от транспорта не са достатъчно изяснени, поради което на мерките за намаляване на шума не се отдава приоритет и не се осигурява финансиране в случаите, при които то е необходимо. Ето защо държавите членки следва да повишат информираността на гражданите и местните и областните политически ръководители относно подобни отрицателни въздействия.