



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 1.6.2011
COM(2011) 321 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο σύμφωνα με το
άρθρο 11 της οδηγίας 2002/49/ΕΚ**

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2002/49/ΕΚ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 25 Ιουνίου 2002, εκδόθηκε η οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (στο εξής οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, ΟΠΘ). Επρόκειτο για ένα βήμα στην ανάπτυξη της πολιτικής της ΕΕ όσον αφορά τον θόρυβο.

Η εν λόγω οδηγία αποβλέπει στον «καθορισμό μιας κοινής προσέγγισης για την αποφυγή, πρόληψη ή περιορισμό, βάσει ιεράρχησης προτεραιοτήτων, των δυσμενών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της ενόχλησης από έκθεση στον περιβάλλοντα θόρυβο».

Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, η οδηγία επιβάλλει στα κράτη μέλη ορισμένες δράσεις, ειδικότερα δε:

- (1) Τον προσδιορισμό της έκθεσης στον περιβάλλοντα θόρυβο με χαρτογράφηση θορύβου,
- (2) Τη θέσπιση σχεδίων δράσης βασισμένων στα αποτελέσματα της χαρτογράφησης του θορύβου,
- (3) Τη μέριμνα ώστε να είναι διαθέσιμες στο κοινό πληροφορίες σχετικά με τον περιβάλλοντα θόρυβο.

Η οδηγία παρέχει επίσης μια βάση για την ανάπτυξη περαιτέρω ενωσιακών μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου από διάφορες πηγές. Η εν λόγω έκθεση εφαρμογής καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 11 της ΟΠΘ, το οποίο απαιτεί, ειδικότερα, από την Επιτροπή να εκτιμά¹:

- την ανάγκη περαιτέρω δράσεων ΕΕ για τον περιβάλλοντα θόρυβο (άρθρο 11 παράγραφος 2) και
- επισκόπηση της ποιότητας του ηχητικού περιβάλλοντος στην ΕΕ με βάση τα δεδομένα που αναφέρονται από τα κράτη μέλη (άρθρο 11 παράγραφος 3).

Για την κατάρτιση της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή παρέλαβε στοιχεία από τον ΕΟΠ² και εκπόνησε σειρά στηρικτικών μελετών³, όπου ανευρίσκονται περαιτέρω πληροφορίες.

¹ Η έκθεση καθυστέρησε για διάφορους λόγους, ειδικότερα δε λόγω των προθεσμιών εφαρμογής, της έλλειψης επαρκών δεδομένων και τη συνθετότητα της διαδικασίας αξιολόγησης

² <http://www.eea.europa.eu/themes/noise>

³ <http://www.milieu.be/noise/index.html>

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΩΝ ΘΟΡΥΒΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ

Ο περιβάλλον θόρυβος αποτελεί σημαντικό περιβαλλοντικό πρόβλημα ανά την ΕΕ. Ανακύπτουν ολοένα και περισσότερες πληροφορίες για τις επιπτώσεις του θορύβου στην υγεία. Για παράδειγμα, στην τελευταία δημοσίευση⁴ της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (ΠΟΥ) και του Κοινού Κέντρου Ερευνών της Επιτροπής προκύπτει ότι ο θόρυβος που σχετίζεται με την κυκλοφορία ενδέχεται να αντιστοιχεί με περισσότερα από 1 εκατομμύριο υγιή έτη ζωής που χάνονται ετησίως στα κράτη μέλη της ΕΕ και σε άλλες δυτικοευρωπαϊκές χώρες.

Επιπλέον, οι κατευθυντήριες γραμμές της ΠΟΥ για το θόρυβο στην ΕΕ⁵ αναγνωρίζουν τις επιπτώσεις του περιβάλλοντος θορύβου, συμπεριλαμβανομένων των οχλήσεων, ως ένα σοβαρό πρόβλημα υγείας. Οι κατευθυντήριες γραμμές της ΠΟΥ για το νυκτερινό θόρυβο για την Ευρώπη⁶ προτείνουν μια χαμηλή ενδεικτική τιμή για τα επίπεδα κατά τις νυκτερινές ώρες: 40 decibel (dB, L_{night}). Επιπλέον, η ΕΕ χρηματοδότησε, στο διάστημα 2009 - 2011, μια μεγάλη συντονιστική δράση που περιλαμβάνει 33 συμμετέχοντα ιδρύματα από την Ευρώπη⁷. Πρόσφατες μελέτες⁸ επισημαίνουν ότι ο περιβάλλον θόρυβος συνιστά έναν σημαντικό περιβαλλοντικό θόρυβο που απειλεί την δημόσια υγεία και ότι η έκθεση στο θόρυβο στην Ευρώπη παρουσιάζει αυξητικές τάσεις σε σύγκριση με άλλους παράγοντες πρόκλησης στρες. Η αστικοποίηση, η αύξουσα ζήτηση μηχανοκίνητης μεταφοράς και ο αναποτελεσματικός αστικός χωροταξικός σχεδιασμός αποτελούν τους κύριους παράγοντες έκθεσης στον περιβαλλοντικό θόρυβο. Επιπλέον, ο περιβαλλοντικός θόρυβος συνδέεται συχνά με αστικές περιοχές όπου και η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα μπορεί να αποτελεί, αυτή καθαυτή, πρόβλημα.

Η ηχορρύπανση μπορεί να ενοχλήσει, να προκαλέσει διαταραχές του ύπνου, να επηρεάσει τη γνωστική λειτουργία σε μαθητές, να προκαλέσει φυσιολογικές αντιδράσεις στρες και καρδιαγγειακά προβλήματα σε άτομα που εκτίθενται στο θόρυβο σε χρόνια βάση⁹. Το στρες μπορεί να προκαλέσει την παραγωγή ορισμένων ορμονών οι οποίες ενδέχεται να οδηγήσουν σε ποικιλία ενδιάμεσων επιδράσεων, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης της αρτηριακής πίεσης. Κατά τη διάρκεια μιας παρατεταμένης περιόδου έκθεσης, οι επιδράσεις αυτές ενδέχεται, με τη σειρά τους, να αυξήσουν τον κίνδυνο καρδιαγγειακής νόσου και ψυχιατρικών διαταραχών. Η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας πρότεινε σειρά κατώτερων οριακών επιπέδων¹⁰, από 32 ($L_{\text{Amax}}^{\text{in}}$, inside) έως 42 (L_{night} , outside) dB για την αντιμετώπιση των αρνητικών αυτών επιπτώσεων στην υγεία.

Στο οικονομικό κόστος της ηχορρύπανσης περιλαμβάνονται η πτώση των τιμών των κατοικιών, με μείωση της παραγωγικότητας, λόγω των επιπτώσεων που σχετίζονται με την υγεία και οι επιπτώσεις όσον αφορά την κατανομή. Το κοινωνικό κόστος συνδέεται με

⁴ WHO (ΠΟΥ) - ΚΚερ) 2011· Έκθεση με τίτλο «Burden of disease from environmental noise» <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/noise>

⁵ WHO, 1999· <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>

⁶ WHO, 2009 <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/noise/publications>

⁷ ENNAH, www.ennah.eu

⁸ Το έργο της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης της Ευρώπης (Environmental Burden of Disease in Europe) κατατάσσει το θόρυβο ως δεύτερο τη τάξει περιβαλλοντικό παράγοντα πρόκλησης στρες. Εισήγαγε τη γενική μεθοδολογία στόχευσης προς χρήση για τα σταθμιζόμενα – με βάση την αναπηρία - έτη ζωής, DALY, ως τον ευρύτερα χρησιμοποιούμενο παράγοντα μέτρησης· <http://en.opasnet.org/w/Ebode>

⁹ Babisch 2006, 2008· Miedema & Vos 2007· WHO Europe 2009, 2010

¹⁰ L_{Amax} – maximum sound pressure level (μέγιστο επίπεδο ηχητικής πίεσης)

πρώιμους θανάτους ή νοσηρότητα (διαταραχές συγκέντρωσης, κόπωση, προβλήματα ακοής). Το κοινωνικό κόστος του θορύβου από την σιδηροδρομική και οδική κυκλοφορία ανά την ΕΕ εκτιμήθηκε πρόσφατα σε 40 δις ευρώ ετησίως, το 90% των οποίων σχετίζεται με τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα φορτηγά οχήματα. Αυτό αντιστοιχεί στο 0,4% περίπου του συνολικού ΑΕΠ της ΕΕ¹¹, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της υγειονομικής περίθαλψης. Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 2011 για τις μεταφορές, το σχετικό με το θόρυβο εξωτερικό κόστος των μεταφορών αναμένεται να αυξηθεί κατά 20 δις ευρώ € περίπου μέχρι το 2050, εκτός εάν ληφθούν περαιτέρω μέτρα.

3. ΝΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Η ΟΠΘ έπρεπε να έχει μεταφερθεί στις εθνικές έννομες τάξεις το αργότερο στις 18 Ιουλίου 2004. Η Επιτροπή κατέγραψε περιπτώσεις μη κοινοποίησης εκ μέρους 14 κρατών μελών της ΕΕ¹². Όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη μετέφεραν εντός της προθεσμίας την ΟΠΘ στην οικεία εθνική νομοθεσία. Μέχρι τον Οκτώβριο του 2007, ετέθησαν στο αρχείο όλες οι περιπτώσεις μη κοινοποίησης.

Η συνολική ποιότητα της νομικής μεταφοράς ήταν ικανοποιητική. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι μέχρι στιγμής δύο κράτη μέλη¹³ παρουσίασαν κενά στη μεταφορά των άρθρων 4, 5, 6, 7 και 8. Ωστόσο, εκκρεμεί ακόμη η αξιολόγηση της μη συμμόρφωσης. Σε περίπτωση επιβεβαίωσης των αρχικών αυτών ευρημάτων, η Επιτροπή θα προβεί στις δέουσες μετέπειτα ενέργειες.

4. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Τα κράτη μέλη υπέχουν σειρά υποχρεώσεων βάσει της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (END/ΟΠΘ) και οφείλουν επίσης να διαβιβάζουν ορισμένες πληροφορίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προθεσμίες για κάθε μία από τις απαιτήσεις κλιμακώνονται σε ένα φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής και υποβολής εκθέσεων (βλ. παρακάτω πίνακα 1).

Προθεσμία εφαρμογής	Θέμα	Αναφορά	Επικαιροποιήσεις
30 Ιουνίου 2005	Ενημέρωση της Επιτροπής για τους μεγάλους οδικούς άξονες, τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες, τα μεγάλα αεροδρόμια και πολεοδομικά συγκροτήματα που αντιστοιχούν στα ανώτατα όρια, καθοριζόμενα από τα κράτη μέλη και εμπλεκόμενα στον πρώτο κύκλο χαρτογράφησης.	Άρθρα 7-1	Υποχρεωτική ανά 5 έτη
18 Ιουλίου 2005	Καθορισμός των αρμόδιων φορέων για την κατάρτιση των στρατηγικών χαρτών θορύβου και των σχεδίων δράσης, καθώς και για τη	Άρθρα 4-2	Δυνατή ανά πάσα στιγμή

¹¹ EC Delft, 2007, http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2008/2008-02_traffic_noise_ce_delft_report.pdf

¹² AT, BE, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, LU, NL, PT, SE, UK:

¹³ LV, PL:

	συγκέντρωση των δεδομένων.		
18 Ιουλίου 2005	Ισχύουσες ή μελετώμενες οριακές τιμές θορύβου και συναφείς πληροφορίες.	Άρθρα 5-4	Δυνατή ανά πάσα στιγμή
30 Ιουνίου 2007	Κατάρτιση στρατηγικών χαρτών θορύβου όπου εμφανίζονται οι μεγάλοι οδικοί άξονες, οι μεγάλοι σιδηροδρομικοί άξονες, τα μεγάλα αεροδρόμια και τα πολεοδομικά συγκροτήματα σύμφωνα με τα ανώτατα όρια.	Άρθρα 7-1	
18 Ιουλίου 2008	Κατάρτιση σχεδίων δράσης για τους μεγάλους οδικούς άξονες, τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες, τα μεγάλα αεροδρόμια και τα πολεοδομικά συγκροτήματα.	Άρθρα 8-1	Υποχρεωτική ανά 5 έτη
31 Δεκεμβρίου 2008	Ενημέρωση για τους μεγάλους οδικούς άξονες, τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες, τα μεγάλα αεροδρόμια και τα πολεοδομικά συγκροτήματα που ανταποκρίνονται στα κατώτατα όρια, καθοριζόμενα από τα κράτη μέλη και εμπλεκόμενα στον δεύτερο κύκλο χαρτογράφησης.	Άρθρα 7-2	Δυνατή ανά πάσα στιγμή
30 Ιουνίου 2012	Κατάρτιση στρατηγικών χαρτών θορύβου σχετικά με τους μεγάλους οδικούς άξονες, τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες, τα μεγάλα αεροδρόμια και τα πολεοδομικά συγκροτήματα που αντιστοιχούν στα κατώτατα όρια.	Άρθρα 7-2	Υποχρεωτική ανά 5 έτη

4.1. Καθορισμός των διοικητικών φορέων

Τα περισσότερα κράτη μέλη διαβίβασαν έγκαιρα στην Επιτροπή τις ζητηθείσες πληροφορίες και όλα τα κράτη μέλη εκχώρησαν στους αρμόδιους διοικητικούς οργανισμούς τις αρμοδιότητες που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τον περιβάλλοντα θόρυβο. Ο εγκάρσιος χαρακτήρας του πεδίου εφαρμογής της ΟΠΘ είχε ως αποτέλεσμα τη συμμετοχή διαφόρων κυβερνητικών οργανισμών καθώς και ιδιωτικών φορέων στη διαχείριση της υποδομής σε ορισμένα κράτη μέλη. Περισσότερα κράτη μέλη επισήμαναν δυσκολίες συνδεδεμένες με το συντονισμό των εμπλεκόμενων οργανισμών, τόσο από τη φάση συγκέντρωσης δεδομένων, όσο και κατά τις μεταγενέστερες φάσεις προγραμματισμού της εφαρμογής.

4.2. Δείκτες θορύβου και οριακές τιμές

Το άρθρο 5 της ΟΠΘ θέσπισε δείκτες θορύβου για λόγους κοινοποιήσεων, πλην όμως δεν θέσπισε νομικά δεσμευτικές οριακές τιμές ή στόχους για τα όρια του θορύβου σε επίπεδο ΕΕ. Τα κράτη μέλη εκλήθησαν να κοινοποιούν τις οικείες οριακές τιμές που ίσχυαν ή που τελούσαν υπό κατάρτιση.

Τα κράτη μέλη υιοθέτησαν σειρά διαφορετικών προσεγγίσεων. Τα περισσότερα από αυτά¹⁴ θέσπισαν νομικά δεσμευτικές οριακές τιμές για το θόρυβο, ή βρίσκονται στη διαδικασία της αναθεώρησής τους¹⁵. Άλλα κράτη μέλη¹⁶ καθόρισαν ενδεικτικές τιμές.

Οι χάρτες θορύβου κατέδειξαν ότι οι οριακές τιμές ξεπερνιούνταν συχνά όταν δεν συνοδεύονταν από επαρκή μέτρα. Υπήρξαν ενδείξεις ότι η εφαρμογή μέτρων ελέγχου του θορύβου ή απομόνωσης εκτεθειμένων πληθυσμών, σε ορισμένες χώρες, δεν συνδεόταν με τον δεσμευτικό - ή μη - χαρακτήρα των οριακών τιμών.

Ένα άλλο ζήτημα ήταν το ευρύ φάσμα οριακών τιμών, τιμών ενεργοποίησης και κατευθυντηρίων (ενδεικτικών) τιμών. Μόνο περιορισμένος αριθμός κρατών μελών¹⁷ δήλωσε ότι θέσπισε οριακές τιμές θορύβου βασιζόμενος σε αξιολογήσεις με βάση την υγεία ή σε αξιολογήσεις της ΠΟΥ. Λόγω της ποικιλίας δεδομένων και υποθέσεων που χρησιμοποιήθηκαν, καθώς και των επιπέδων διαφοροποίησης, ήταν δύσκολο να συνοριστούν και να συγκριθούν τα διάφορα επίπεδα που θέσπισαν τα κράτη μέλη¹⁸.

4.3. Εκτίμηση των επιπέδων του θορύβου

Γενικά, οι προσπάθειες των κρατών μελών για κοινοποίηση επέτρεψαν στην Επιτροπή και στον ΕΟΠ να δημιουργήσει μια βάση δεδομένων η οποία δεν προϋπήρχε σε επίπεδο ΕΕ. Ωστόσο, η ποιότητα των εκθέσεων και η χρονική στιγμή της υποβολής τους παρουσίασαν σημαντικές διακυμάνσεις στο χρόνο και παρεμπόδισαν τη διαδικασία αξιολόγησης της εφαρμογής.

Η ΟΠΘ δεν διευκρινίζει λεπτομερώς τις ρυθμίσεις κοινοποίησης των διαφόρων ενοτήτων δεδομένων. Αρκείται μόνο στον καθορισμό των ελάχιστων τεχνικών απαιτήσεων (πρβλ. παράρτημα VI της ΟΠΘ).

Κατόπιν τούτων η Επιτροπή και ο ΕΟΠ δημιούργησαν τον μηχανισμό κοινοποίησης ΟΠΘ/END (ENDRM)¹⁹ ο οποίος διευκόλυνε και εξορθολόγησε τη συγκέντρωση δεδομένων, τον έλεγχο ποιότητας και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Το 2007, η αρμόδια για το θόρυβο επιτροπή συμφώνησε να χρησιμοποιεί τον ENDRM σε προαιρετική βάση. Η περαιτέρω σύνδεση του «Reportnet»²⁰ του ΕΟΠ ενίσχυσε περαιτέρω την αποτελεσματικότητα του μηχανισμού ENDRM.

4.3.1. Πολεοδομικά συγκροτήματα, μεγάλοι οδικοί άξονες, μεγάλοι σιδηροδρομικοί άξονες και μεγάλα αεροδρόμια

Το αργότερο το 2005, τα κράτη μέλη καλούνται να ενημερώσουν την Επιτροπή για τους μεγάλους οδικούς άξονες, τους μεγάλους σιδηροδρομικούς άξονες, τα μεγάλα αεροδρόμια

¹⁴ AT, BG, BE, CZ, DK, EE, ES, FR, DE, EL, IT, LV, LT, LU NL, PL, PT, SL, SI.

¹⁵ IT, IE, SE, UK:

¹⁶ IT, IE, SE, UK:

¹⁷ EE, LU, PT, SL και Διοίκηση Βρυξελλών του BE

¹⁸ Τεχνική έκθεση του ΕΟΠ αριθ. 11/2010 και έκθεση μελέτης (πρβλ. παραπομπή 2) για περισσότερες λεπτομέρειες.

¹⁹ http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionet-circle/eione_noise/library

²⁰ <http://www.eionet.europa.eu/reportnet>

και τα πολεοδομικά συγκροτήματα που ανταποκρίνονται στα υψηλότερα όρια²¹ και τα οποία βρίσκονται στην επικράτειά τους. Μια πρώτη επικαιροποίηση προβλεπόταν για τις 30 Ιουνίου 2008 το αργότερο, όσον αφορά τα κατώτατα όρια²². Από το 2010 και μετά, τα κράτη μέλη οφείλουν να επικαιροποιούν τον εν λόγω κατάλογο για τους δύο τύπους ορίων.

Η κτηθείσα πείρα όσον αφορά την κοινοποίηση δεδομένων συνέβαλε σταδιακά στην έγκαιρη κοινοποίησή τους, ούτως ώστε να είναι περισσότερο συγκρίσιμα και διαχειρίσιμα. Ενώ η τελευταία έκθεση, η οποία προβλεπόταν για το 2005, είχε υποβληθεί με διετή περίπου καθυστέρηση, το 2010 η καθυστέρηση αυτή δεν ήταν παρά πεντάμηνη. Το 2010, 18 κράτη μέλη υπέβαλαν την έκθεσή τους έγκαιρα, ενώ 8 από αυτά την υπέβαλαν με καθυστέρηση. Μόνο η Ιταλία δεν έχει ακόμη υποβάλει την έκθεσή της.

4.3.2. Στρατηγικοί χάρτες θορύβου

Τα κράτη μέλη όφειλαν να καταρτίσουν, το αργότερο, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2007, στρατηγικούς χάρτες θορύβου (άρθρο 7, παράγραφος 1). Οι εν λόγω χάρτες πρέπει επίσης να καταρτιστούν για τις 30 Ιουνίου 2012, και μετά την ημερομηνία αυτή ανά πενταετία. Πρέπει να καταρτίζονται για όλους τους μεγάλους οδικούς άξονες, τους σιδηροδρομικούς άξονες, τα αεροδρόμια και τα πολεοδομικά συγκροτήματα που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 (βλ. σημείο 4.3.1)²³.

Οι χάρτες θορύβου χρησιμεύουν στις αρμόδιες αρχές προκειμένου να καθορίσουν τις προτεραιότητες των σχεδίων δράσης και στην Επιτροπή για την εκτίμηση του αριθμού των ατόμων που εκτίθενται σε θόρυβο.

Δώδεκα κράτη μέλη²⁴ ανακοίνωσαν το σύνολο των υποχρεωτικών δεδομένων για όλες τις πηγές θορύβου, έντεκα άλλα²⁵ διαβίβασαν δεδομένα για όλες τις πηγές, πλην όμως περιέχουν μερικά ήσσονος σημασίας κενά και τρία άλλα²⁶ διαβίβασαν δεδομένα μόνο για ορισμένες πηγές. Μόνο η Μάλτα δεν διαβίβασε έκθεση στην Επιτροπή (μέχρι στιγμής) και αποτελεί το αντικείμενο σχετικής διαδικασίας επί παραβάσει.

Η εκτίμηση σχετικά με τον πρώτο κύκλο χαρτογράφησης του θορύβου αποκαλύπτει ότι περίπου 40 εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ εκτίθενται τη νύκτα σε θόρυβο άνω των 50 dB λόγω της οδικής κυκλοφορίας στα πολεοδομικά συγκροτήματα (βλ. πίνακα 2). Περισσότερα από 25 εκατομμύρια άτομα εκτίθενται σε θόρυβο του ίδιου επιπέδου λόγω της οδικής

²¹ Ανώτατα όρια: Μεγάλοι δρόμοι > 6 εκατ. οχήματα/έτος· μεγάλοι σιδηροδρομικοί άξονες > 60. 000 συρμοί/έτος· μεγάλα αεροδρόμια > 50. 000 κινήσεις/έτος· μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα >250.000 κάτοικοι.

²² Κατώτατα όρια: μεγάλοι οδικοί άξονες > 3 εκατ. οχήματα/έτος· μεγάλοι σιδηροδρομικοί άξονες > 30.000 συρμοί/έτος· και μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα > 100.000 κάτοικοι.

²³ Το άρθρο 7 ορίζει ότι ο κατάλογος των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων, οδών, σιδηροδρομικών αξόνων και αεροδρομίων που αναφέρθηκαν το 2005 πρέπει να εξεταστεί κατά την κατάρτιση του πρώτου στρατηγικού χάρτη θορύβου, δηλαδή να συνεκτιμηθούν τα πλέον πρόσφατα δεδομένα του 2006. Παρομοίως, στα επακόλουθα στάδια χαρτογράφησης θορύβου πρέπει να επικαιροποιούνται οι κατάλογοι που ήδη γνωστοποιήθηκαν στην Επιτροπή, ούτως ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να παραβλεφθούν τυχόν σημαντικά σημεία τα οποία, εν τω μεταξύ, ξεπέρασαν το ανώτατο όριο.

²⁴ BG, CY, CZ, EE, HU, IE, LV, LT, MT, PL, RO, SK, SI:

²⁵ AT, BE, CY, DK, FI, DE, NL, RO, ES, SE, SK

²⁶ BE, EL, IT:

κυκλοφορίας εκτός των πολεοδομικών συγκροτημάτων. Τα δεδομένα αυτά αναμένεται να αναθεωρηθούν προς τα επάνω ενόσω επαναλαμβάνονται ή/και αξιολογούνται χάρτες θορύβου.

Πίνακας 2: Σύνοψη του συνολικού αριθμού ατόμων που εκτίθενται στον περιβάλλοντα θόρυβο βάσει των δεδομένων που διαβίβασαν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του πρώτου κύκλου χαρτογράφησης του θορύβου

Πεδίο εφαρμογής	Αριθμός ατόμων εκτεθειμένων σε θόρυβο μεγαλύτερο από L_{den}^{27} 55 dB σε εκατομμύρια	Αριθμός ατόμων εκτεθειμένων σε θόρυβο μεγαλύτερο από L_{night} > 50 dB σε εκατομμύρια
Σε πολεοδομικά συγκροτήματα (163 πολεοδομικά συγκροτήματα στην ΕΕ > 250.000 κάτοικοι)		
Όλοι οι οδικοί άξονες	55,8	40,1
Όλοι οι σιδηροδρομικοί άξονες	6,3	4,5
Όλα τα αεροδρόμια	3,3	1,8
Βιομηχανικές ζώνες	0,8	0,5
Μείζονες υποδομές, εκτός των πολεοδομικών συγκροτημάτων		
Μεγάλοι οδικοί άξονες	34	25,4
Μεγάλοι σιδηροδρομικοί άξονες	5,4	4,5
Μεγάλα αεροδρόμια	1	0,3

Η Επιτροπή εξέτασε επίσης τη διοικητική επιβάρυνση και το κόστος που συνεπάγεται η χαρτογράφηση του θορύβου. Το δυσκολότερο στη διαδικασία αυτή ήταν η συγκέντρωση των δεδομένων των σχετικών με τις πηγές θορύβου, με την τοπογραφία, με τα περιβάλλοντα

²⁷ L_{den} – day-evening-night noise indicator (δείκτης θορύβου – ημέρας - απογεύματος – νύκτας)

κτίρια και με τον πληθυσμό. Το κόστος της χαρτογράφησης θορύβου κυμαίνεται μεταξύ 0,33 και 1,16 ευρώ ανά κάτοικο, δηλαδή κατά μέσο όρο 0,84 ευρώ/κάτοικο²⁸.

4.3.3. *Εναρμονισμένες μέθοδοι αξιολόγησης για τη χαρτογράφηση θορύβου*

Σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, η Επιτροπή έλαβε εντολή καθορισμού κοινών μεθόδων αξιολόγησης προκειμένου να προσδιορισθούν οι δείκτες θορύβου που πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Ωστόσο η οδηγία δεν προβλέπει καμία σχετική προθεσμία ή χρονοδιάγραμμα. Εν αναμονή της θέσπισης των εναρμονισμένων αυτών μεθόδων, η οδηγία προβλέπει τη χρήση προσωρινών μεθόδων αξιολόγησης αλλά αφήνει επίσης τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να προσφύγουν στις δικές τους μεθόδους.

Η Επιτροπή ανέλαβε να εκτιμήσει τον βαθμό συμβατότητας των αποτελεσμάτων που παράγονται από τις διάφορες χρησιμοποιούμενες μεθόδους. Η εκτίμηση αυτή επέτρεψε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι εθνικές μέθοδοι αξιολόγησης διαφέρουν από τις προσωρινές μεθόδους σε 13 κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή άρχισε, το 2008, να καταρτίζει κοινές μεθόδους αξιολόγησης (CNOSSOS-EU) (βλ. σημείο 0).

4.3.4. *Σχέδια δράσης*

Σύμφωνα με το άρθρο 8, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να εκπονηθούν από τις αρμόδιες αρχές σχέδια δράσης για τη διαχείριση των προβλημάτων και των επιδράσεων του θορύβου, συμπεριλαμβανομένου εν ανάγκη του περιορισμού του θορύβου. Τα μέτρα που προβλέπονται στα εν λόγω σχέδια δράσης ανήκουν στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, εφόσον πληρούν τους ελάχιστους όρους που προβλέπονται στο παράρτημα V.

Μέχρι σήμερα, είκοσι κράτη μέλη υπέβαλαν συνόψεις των οικείων σχεδίων δράσης. Άλλα πέντε²⁹ διαβίβασαν έγκαιρα τα δεδομένα που απαιτεί η οδηγία³⁰. Οκτώ κράτη μέλη³¹ υπέβαλαν την οικεία σύνοψη με εξάμηνη καθυστέρηση, ενώ επτά άλλα³² ένα χρόνο μετά τη λήξη της προβλεπόμενης προθεσμίας. Τα ακόλουθα επτά κράτη μέλη δεν έχουν υποβάλει, μέχρι σήμερα, σχέδιο δράσης: DK, FR, EL, HU, IT, MT και SI.

Οι πληροφορίες που διεβίβασαν τα κράτη μέλη ήταν διάσπαρτες, όπως εξάλλου και τα δεδομένα. Ως εκ τούτου, εξακολουθεί να βρίσκεται σε εξέλιξη και να παρουσιάζει δυσκολίες η συνολική ανάλυση των σχεδίων δράσης.

4.3.5. *Ζώνες ηρεμίας*

Οι ζώνες ηρεμίας συμβάλλουν σημαντικά στη δημόσια υγεία, ιδίως για τα άτομα που ζουν σε θορυβώδεις αστικές περιοχές. Στο πλαίσιο των οικείων σχεδίων δράσης, τα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να θεσπίσουν ειδικά μέτρα και να καταρτίσουν σχέδια δράσης για την προστασία των ζωνών ηρεμίας στα πολεοδομικά συγκροτήματα από την αύξηση του θορύβου. Η οριοθέτηση των ζωνών αυτών αποτελεί, εντούτοις, αρμοδιότητα των κρατών μελών.

²⁸ Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Cost study on noise mapping and action planning; P-44581-W, 2000

²⁹ DE, IE, LT, SE, UK

³⁰ 18/01/2009.

³¹ CY, CZ, EE, ES, FI, LU, PL, SL

³² AT, BE, BG, LV, NL, PT, RO

Λόγω της μεγάλης αυτής διακριτικής ευχέρειας που αφήνεται στα κράτη μέλη, οι υιοθετούμενες ανά την ΕΕ προσεγγίσεις εμφανίζουν μεγάλες διαφορές μεταξύ τους. Εάν η πλειονότητα καθόρισε ζώνες ηρεμίας στα πολεοδομικά συγκροτήματα, ικανός αριθμός κρατών μελών δεν το έχει ακόμη πράξει στην ύπαιθρο.

4.4. Ενημέρωση του κοινού, διαβούλευση και διαχείριση των δεδομένων

Τα άρθρα 8 και 9 προβλέπουν ότι τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να ακούγονται οι απόψεις του κοινού σχετικά με προτάσεις για σχέδια δράσης, να του δίνεται έγκαιρα και ουσιαστικά η ευκαιρία να συμμετέχει στην επεξεργασία και δημοσιοποίηση των σχεδίων δράσης, σύμφωνα με την οδηγία για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες³³. Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 της οδηγίας, η Επιτροπή δημιουργεί τράπεζα δεδομένων με τα στοιχεία των στρατηγικών χαρτών θορύβου, ούτως ώστε να διευκολύνει τη σύνταξη της αναφερόμενης στο άρθρο 11 έκθεσης, καθώς και τις άλλες τεχνικές εργασίες.

Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή δημοσίευσε όλες τις εκθέσεις που υπέβαλαν τα κράτη μέλη μέχρι το Δεκέμβριο του 2010³⁴. Η χρήση του συστήματος «Reportnet» του ΕΟΠ διευκόλυνε, επίσης, τη διαχείριση των πληροφοριών και περιορίσε το χρόνο που είναι αναγκαίος για την αξιολόγηση των εν λόγω εκθέσεων. Περίπου το 80% των εκθέσεων των κρατών μελών δημοσιεύθηκαν στο Reportnet, μολονότι ο χαρακτήρας της δημοσίευσης αυτής είναι επί του παρόντος προαιρετικός. Εξάλλου, ο ΕΟΠ συνέστησε την υπηρεσία ενημέρωσης και παρατήρησης για την Ευρώπη, με αντικείμενο το θόρυβο (Noise Observation and Information Service for Europe ή N.O.I.S.E)³⁵ τον Οκτώβριο 2009, με σκοπό να ενημερώνεται το κοινό για τις ηχητικές οχλήσεις στην Ευρώπη.

5. ΔΥΝΑΤΗ ΔΡΑΣΗ ΣΕ ΒΡΑΧΥ- ΚΑΙ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΒΑΣΗ

Η οδηγία η σχετική με τον περιβάλλοντα θόρυβο (ΟΠΘ) επέτρεψε να πραγματοποιηθούν βήματα προόδου στην καταπολέμηση των ηχητικών οχλήσεων σε επίπεδο ΕΕ. Η παρούσα έκθεση καταγράφει ορισμένα επιτεύγματα και απαριθμεί τα προβλήματα που εξακολουθούν να υπάρχουν στην εφαρμογή της οδηγίας.

Τα επιτεύγματα αυτά δεν αναγνωρίστηκαν μόνο από την ανάλυση της Επιτροπής. Επίσης το Eurocities³⁶ αναγνώρισε στην αξιολόγησή του ότι η οδηγία «*απέφερε ουσιαστικά οφέλη*».

Κατ' αρχάς, η οδηγία δημιούργησε ένα σύστημα διαχείρισης του θορύβου του περιβάλλοντος σε όλα τα κράτη μέλη. Ορισμένα κράτη μέλη διέθεταν ήδη τέτοια συστήματα και είχαν αποκτήσει σχετική πείρα, ενώ άλλα ενέσκηψαν για πρώτη φορά με συστηματικό τρόπο σε τέτοιου είδους προβλήματα. Ενώ, παραδοσιακά, οι αρμοδιότητες σε θέματα διαχείρισης του θορύβου ανήκουν σε περισσότερες της μιας αρχές και περισσότερα του ενός επίπεδα διοίκησης στα κράτη μέλη, ορισμένα από αυτά χρησιμοποίησαν την εφαρμογή της ΟΠΘ προκειμένου να δημιουργήσουν κατάλληλες δομές συνεργασίας και συντονισμού.

Άλλα επιτεύγματα ήταν, ειδικότερα, τα εξής:

³³ 2003/4/EK (EE L 0,2, 2.26.2003, σ. 26-32)

³⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library

³⁵ <http://noise.eionet.europa.eu/>

³⁶ Eurocities WG Noise (2009): <http://workinggroupnoise.web-log.nl/>

- Πρόοδος στη χαρτογράφηση και την αξιολόγηση της ρύπανσης του θορύβου στην ΕΕ με αποτέλεσμα, για πρώτη φορά, να φιλοτεχνηθεί μια συνολική εικόνα των προβλημάτων που συνδέονται με τις εν λόγω οχλήσεις.
- Βήματα προόδου που επιτρέπουν τη διευκόλυνση της σύγκρισης των στρατηγικών χαρτών θορύβου, ιδίως δε η θέσπιση κοινών δεικτών και η, για πρώτη φορά σε επίπεδο ΕΕ, συγκέντρωση μεγάλου πλούτου δεδομένων που σχετίζονται με το θόρυβο.
- Η κατάρτιση, σε ολόκληρη την ΕΕ, σχεδίων δράσης για το θόρυβο με αντικείμενο τα «επίκεντρα» θορύβου που υποδείχθηκαν από τα κράτη μέλη.
- Ο καθορισμός κενών στη νομοθεσία της ΕΕ όσον αφορά τις πηγές θορύβου (π.χ. οχήματα, σιδηρόδρομοι, αεροσκάφη), (βλ. σημείο 5.2).

Ταυτόχρονα, τα τελευταία έτη διαπιστώθηκαν πολλά προβλήματα εφαρμογής και άλλα κενά, τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης στο μέλλον. Ομαδοποιήθηκαν τα προβλήματα αυτά σε δύο τομείς ενδεχόμενης δράσης, δηλαδή στη βελτίωση της εφαρμογής και την περαιτέρω νομοθεσία σχετικά με τις πηγές θορύβου.

5.1. Βελτίωση της εφαρμογής

Η ανάλυση του πρώτου σταδίου εφαρμογής της ΟΠΘ αποκάλυψε δυνητικούς τομείς βελτίωσης που θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη άμεσα και απευθείας. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει πρόγραμμα εργασίας στην επιτροπή θορύβου που αναφέρεται στο άρθρο 13 της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων από τα στοιχεία που καθορίζονται στη συνέχεια. Όπου αυτό είναι αναγκαίο, η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης το ενδεχόμενο της ανάληψης νομικής δράσης, συμπληρωματικά έναντι των προκαταληπτικών δραστηριοτήτων εφαρμογής που απαριθμούνται στη συνέχεια.

5.1.1. Ολοκλήρωση του εναρμονισμένου πλαισίου για τις μεθόδους χαρτογράφησης

Παρά τις βελτιώσεις που διευκολύνουν τη συγκρισιμότητα των στρατηγικών χαρτών θορύβου, η κατάσταση πόρρω απέχει από του να είναι ιδεώδης. Οι εν εξελίξει αξιολογήσεις δείχνουν ότι εξακολουθεί να είναι δύσκολη η παρουσίαση συγκρίσιμων δεδομένων όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων που είναι εκτεθειμένα σε υπερβολικά επίπεδα θορύβου. Μεταξύ των δυσκολιών συγκαταλέγεται η ποικιλία των χρησιμοποιούμενων μεθόδων για τη συγκέντρωση, η ποιότητα και διαθεσιμότητα των δεδομένων καθώς και οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι αξιολόγησης. Ως εκ τούτου, τα αποτελέσματα που συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη της ΕΕ εμφανίζουν μεγάλες διακυμάνσεις. Το εναρμονισμένο μεθοδολογικό πλαίσιο, το οποίο λαμβάνει επαρκώς υπόψη τις τομεακές ιδιαιτερότητες, θα έχει τελικά ως αποτέλεσμα την επίτευξη του απαιτούμενου επιπέδου συγκρισιμότητας.

Το 2008, η Επιτροπή άρχισε την επεξεργασία εναρμονισμένων μεθόδων αξιολόγησης της έκθεσης στο θόρυβο (σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2). Έργο με τίτλο «CNOSSOS-EU» (κοινό μεθοδολογικό πλαίσιο αξιολόγησης του θορύβου), υπό τη διεύθυνση του Κοινού Κέντρου Ερευνών, θα αποτελέσει την τεχνική βάση για την επεξεργασία εκτελεστικής απόφασης της Επιτροπής. Εάν η τεχνική αυτή εργασία μπορέσει να ολοκληρωθεί το 2011, η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο αναθεώρησης του παραρτήματος II της ΟΠΘ στις αρχές του 2012 (σύμφωνα με την γνώμη της επιτροπής που διατυπώθηκε το 2011). Το

εναρμονισμένο μεθοδολογικό πλαίσιο θα μπορούσε να επικεντρωθεί στη στρατηγική χαρτογράφηση και πρέπει να εξεύρει τη χρυσή τομή μεταξύ των αναγκών εναρμόνισης μέσω της αναλογικότητας και των τομεακών ιδιαιτεροτήτων, δηλαδή όσον αφορά τις σχετικές με τα δεδομένα απαιτήσεις. Στο πλαίσιο της απόφασης αυτής, η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει κοινό πρόγραμμα εργασίας Επιτροπής/ΕΟΠ/κρατών μελών για την εφαρμογή του έργου CNOSSOS-EU μεταξύ 2012 και 2015, προκειμένου να καταστεί επιχειρησιακό κατά τον τρίτο κύκλο αξιολόγησης, ο οποίος θα ολοκληρωθεί το 2017.

5.1.2. Ανάπτυξη ενωσιακών κατευθυντηρίων γραμμών εφαρμογής

Πολλές πτυχές της οδηγίας δεν είναι λεπτομερείς ή αφήνουν περιθώριο διαφορετικών ερμηνειών και εφαρμογής. Σύμφωνα με πολλά κράτη μέλη, οι πτυχές θα μπορούσαν να αποτελέσουν το αντικείμενο ειδικών μέτρων σε επίπεδο ΕΕ, τα οποία θα τα βοηθούσαν να εφαρμόσουν την οδηγία και να την κάνουν σεβαστή, όπως είναι η κατάρτιση κατευθυντηρίων εγγράφων, η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές ή η οργάνωση ειδικών «εργαστηρίων» και σεμιναρίων. Τα σημεία τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν το αντικείμενο τέτοιων μέτρων είναι τα ακόλουθα: μέθοδοι και βέλτιστες πρακτικές χαρτογράφησης, προκαταληπτικές τιμές για τους χάρτες θορύβου, σχέση δόσης - απόκρισης, υπολογισμός της πολλαπλής έκθεσης, κατάρτιση σχεδίων δράσης και κατώτατες οριακές ή στοχευόμενες τιμές.

Όσον αφορά τα σχέδια δράσης, πολλά κράτη μέλη θεωρούν ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα V δεν επαρκούν για την κατάρτιση των εν λόγω σχεδίων. Εδώ εντάσσεται ιδίως η πτυχή που αφορά τον καθορισμό των ζωνών ηρεμίας (βλ. σημείο 4.3.5).

Οι δραστηριότητες εφαρμογής των οποίων η εγγραφή στο πρόγραμμα εργασίας εξετάζεται πρέπει, επίσης, να συμβάλλουν στη βελτίωση των μηχανισμών της συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών.

5.1.3. Βελτίωση των συνεργειών μεταξύ της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και της διαχείρισης του θορύβου

Οι δυνατότητες συντονισμού και ολοκλήρωσης που απορρέει από τη στενή σχέση μεταξύ ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και θορύβου έχει αναφερθεί επανειλημμένα. Η εφαρμογή της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (2008/250/ΕΚ) καθώς και τα κείμενα που προηγήθηκαν αυτής περιέχουν ανάλογες διατάξεις, ιδίως τη συγκέντρωση δεδομένων για τα πολεοδομικά συγκροτήματα, τη βελτίωση των μεθόδων αξιολόγησης, την κατάρτιση σχεδίων δράσης, την ενημέρωση του κοινού και την υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή. Ορισμένα κράτη μέλη αναφέρθηκαν σε θετικές εμπειρίες σε θέματα ολοκλήρωσης μεταξύ ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και διαχείρισης του θορύβου, π.χ. μέσω της κατάρτισης ολοκληρωμένων σχεδίων δράσης για τα προβληματικά σημεία των οδικών δικτύων που παρουσιάζουν, ταυτοχρόνως, προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχητικής ρύπανσης. Οι πτυχές αυτές θα μπορούσαν να αποτελέσουν το αντικείμενο μιας διεξοδικής μελέτης προκειμένου να ενισχυθούν οι συνέργειες και να αξιοποιηθεί η κτηθείσα πείρα.

5.1.4. Διευκόλυνση της επίλυσης προβλημάτων κοινοποίησης/εκθέσεων

Η οδηγία προβλέπει πλείστες όσες υποχρεώσεις κοινοποίησης και εκθέσεων οι οποίες, σε ορισμένες περιπτώσεις, δημιουργούν πρόσθετη διοικητική επιβάρυνση χωρίς, ωστόσο, να δημιουργούν την προστιθέμενη αξία που είναι αναγκαία για δράση σε επίπεδο ΕΕ. Οι εν λόγω υποχρεώσεις κοινοποίησης πρέπει να εξορθολογιστούν και τα συστήματα κοινοποίησης

με ηλεκτρονικά μέσα να βελτιστοποιηθούν και να καταστούν υποχρεωτικά. Μεταξύ των άλλων κενών που επισημάνθηκαν από σειρά κρατών μελών περιλαμβάνονται ιδίως οι απαιτήσεις που αφορούν την ανακοίνωση δεδομένων, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού, της συλλογής και της προσβασιμότητας των δεδομένων, η έλλειψη δεδομένων και κατευθύνσεων σε θέματα ποιότητας, καθώς και θέματα σχετικά με την εκτίμηση (αξιολόγηση). Οι δραστηριότητες εφαρμογής που προβλέπονται από την οδηγία INSPIRE³⁷ (π.χ. η κοινή υποδομή για τα δεδομένα που αφορούν το θόρυβο) θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο να εξεταστεί το ενδεχόμενο νέων ευθυγραμμίσεων.

5.2. Η σχετική με τις πηγές του θορύβου νομοθεσία

Η νομοθεσία της ΕΕ εξετάζει το πρόβλημα του περιβάλλοντα θορύβου με ένα ευρύ φάσμα μέσων, από διατάξεις σχετικές με τους όρους πρόσβασης στην αγορά ορισμένων οχημάτων και εξοπλισμών μέχρι τις προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα ««θόρυβος» τροχαίου υλικού³⁸, συμπεριλαμβανομένων κανόνων σχετικά με τους περιορισμούς δραστηριότητας των αεροδρομίων. Πέραν των διαφόρων δράσεων και βελτιώσεων που αναφέρθηκαν στη νομοθεσία της ΕΕ στον εν λόγω τομέα κατά τη διάρκεια των δέκα τελευταίων ετών³⁹, η Επιτροπή προτίθεται να επεκτείνει τα μέτρα αυτά προκειμένου να περιορίσει την έκθεση στο θόρυβο και την ηχορύπανση στην ΕΕ. Στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2011 συμπεριελήφθη αριθμός σημαντικών πρωτοβουλιών όσον αφορά το θόρυβο:

- Η λευκή βίβλος για τις μεταφορές⁴⁰ η οποία παρέχει ένα χάρτη πορείας μέχρι το 2050 ούτως ώστε, μεταξύ πολλών άλλων στόχων, να συμβάλει στον περιορισμό της ηχητικής ρύπανσης από τις μεταφορές (π.χ. δράση για την ανάπτυξη «προτύπων εκπομπής θορύβου για τα οχήματα»).
- Αναθεώρηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ για τον **θόρυβο των αεροδρομίων** η οποία, ως τμήμα της δέσμης για τα αεροδρόμια, θα βελτιώσει τη χαρτογράφηση θορύβου βάσει διεθνώς αναγνωρισμένης μεθόδου και δεδομένων, και θα προωθήσει την υιοθέτηση ενός οικονομικά αποδοτικού μέτρου περιορισμού του θορύβου, συνεκτιμώντας διεθνώς αποδεκτά πρότυπα για τον εξορθολογισμό της σχέσης μεταξύ της οδηγίας για τον θόρυβο των αεροδρομίων και την ΟΠΘ. Επίσης θα επικαιροποιήσει τον ορισμό των θορυβωδών αεροσκαφών («οριακώς συμμορφούμενα αεροπλάνα») σύμφωνα με την τρέχουσα σύνθεση του στόλου αεροσκαφών.
- Η επόμενη αναθεώρηση σε θέματα **θορύβου από μηχανοκίνητα οχήματα** με τουλάχιστον τέσσερις τροχούς θα ασχοληθεί, βάσει βελτιωμένης διαδικασίας δοκιμών, με την εκτίμηση των δυνατοτήτων θέσπισης αυστηρότερων ορίων που θα διασφαλίζουν τη διάθεση στην αγορά λιγότερο θορυβωδών οχημάτων. Αυτό

³⁷ ΕΕ L108 της 25.04.2007, σ. 1-14.

³⁸ Απόφαση της Επιτροπής 2006/66/ΕΚ σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «θόρυβος» τροχαίου υλικού του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

³⁹ Ειδικότερα, αναθεώρηση της πολιτικής της ΕΕ για το θόρυβο που προέρχεται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές βάσει της ανακοίνωσης του 2008 «μέτρα περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τον υφιστάμενο στόλο» και επακόλουθες προτάσεις της Επιτροπής όπως είναι η οδηγία 2007/43/ΕΚ σχετικά με το θόρυβο των ελαστικών και προτάσεις σχετικές με το θόρυβο από την κατηγορία L οχημάτων που ρυθμίζεται από την οδηγία 97/24/ΕΚ.

⁴⁰ COM(2011) 144 τελικό

μπορεί να περιλαμβάνει πρόταση κανονισμού σχετικά με τα επιτρεπόμενα ηχητικά επίπεδα και το σύστημα εξάτμισης των μηχανοκίνητων οχημάτων. Κύριος στόχος της πρωτοβουλίας είναι ο περιορισμός των αρνητικών συνεπειών της έκθεσης των ευρωπαίων πολιτών στο θόρυβο, η οποία προκαλείται από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων.

- Κατά την αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους⁴¹ θα αξιολογηθεί το πεδίο εφαρμογής των εξοπλισμών που καλύπτονται και θα επανεξεταστούν οι απαιτήσεις θορύβου ούτως ώστε να αντανakλώνται τα πλέον σύγχρονα επίπεδα της τεχνολογίας. Ταυτόχρονα θα απλουστευθούν οι σχετικές διοικητικές απαιτήσεις.

Επιπλέον η Επιτροπή προτίθεται να συνεχίσει την ανάλυση άλλων δυνητικών μέτρων μείωσης της ηχητικής ρύπανσης σε επίπεδο ΕΕ, όπως οι επικαλύψεις οδών χαμηλών ηχητικών επιπέδων και η ενδεχόμενη υποβολή προτάσεων.

5.3. Ζητήματα για περαιτέρω εμβάθυνση

Στο πλαίσιο της ανασκόπησης της ποιότητας του περιβάλλοντος θορύβου, οι προπαρασκευαστικές εργασίες είχαν επίσης ως αντικείμενο στοιχεία τα οποία θα ήταν χρήσιμο να μελετηθούν προκειμένου να επιτευχθεί μια αποδοτική νομοθεσία εφαρμόσιμη σε όλη την ΕΕ σχετικά με τον περιβάλλοντα θόρυβο. Ειδικότερα:

- **Τιμές ενεργοποίησης ή όρια - στόχοι** Τα κράτη μέλη υιοθέτησαν πολύ διαφορετικές προσεγγίσεις και καθόρισαν κυμαινόμενους στόχους, γεγονός που εμποδίζει μια μεγαλύτερη σύγκλιση που θα επέτρεπε τη δημιουργία ομοιόμορφων συνθηκών στην εσωτερική αγορά και θεσπίζει διαφορετικά επίπεδα προστασίας για τους κατοίκους της ΕΕ (βλ. σημείο 4.2). Τούτου δοθέντος, η θέσπιση τιμών ενεργοποίησης ή ορίων - στόχων για τον θόρυβο σε κλίμακα ΕΕ εγείρει θέματα επικουρικότητας, δεδομένου ότι ήδη περιορίζει τα περιθώρια ελιγμών των εθνικών και τοπικών αρχών για την προσαρμογή του επιπέδου προστασίας και των οικείων σχεδίων δράσης / μέτρων στις εκάστοτε περιστάσεις. Άλλα μέτρα θα μπορούσαν να συνιστανται στη θέσπιση, στην ΕΕ, ορίων ενεργοποίησης και ελάχιστων αιτήσεων, ή ακόμη και συστάσεων της ΕΕ. Οι διαφορετικές αυτές προσεγγίσεις θα μπορούσαν να επιτρέψουν τον καθορισμό ορίων ενεργοποίησης που θα προκαλούσαν αντίμετρα σε προβλήματα θορύβου, πλην όμως δεν θα απέτρεπαν τα κράτη μέλη από τον καθορισμό αυστηρότερων απαιτήσεων, κατά περίπτωση.
- **Δείκτες θορύβου:** Στην τρέχουσα οδηγία, τα κράτη μέλη καλούνται να χρησιμοποιούν ειδικούς δείκτες θορύβου L_{den} και L_{night} καθώς και να κοινοποιούν την έκθεση πληθυσμού σε θόρυβο 55 dB και 50 dB ή περισσότερο αντιστοίχως (πρβλ. **Error! Reference source not found.**). Ωστόσο, οι τρέχουσες απαιτήσεις κοινοποίησης δεν λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι σημαντικό μέρος του πληθυσμού της ΕΕ είναι εκτεθειμένο σε ηχητική ρύπανση μικρότερων επιπέδων τα οποία, όμως, ενδέχεται να έχουν επιβλαβείς επιπτώσεις στην υγεία (πρβλ. □).

⁴¹ Οδηγία 2000/14/ΕΚ σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους

Σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες συστάσεις της ΠΟΥ, οι περιοχές τιμών κοινοποίησης που αντιστοιχούν στις ενδεικτικές τιμές L_{night} θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 40 dB L_{night} , προκειμένου να καταστεί δυνατή η ρεαλιστικότερη αξιολόγηση των επιπτώσεων της ηχητικής ρύπανσης στην ΕΕ.

- **Εφαρμογή:** Δεν υπάρχει συγκεκριμένο και σαφές καθεστώς εφαρμογής της οδηγίας, στο πλαίσιο του οποίου τα σχέδια δράσης να συνδέονται απ' ευθείας με τις υπερβάσεις των επιπέδων θορύβου και με ενδεχόμενες κυρώσεις. Ακόμη και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει νομικά δεσμευτικές οριακές τιμές σε εθνικό επίπεδο, η αξιολόγηση που διενεργήθηκε βάσει των χαρτών θορύβου αποκάλυψε ότι η υπέρβαση των οριακών τιμών θορύβου δεν επιφέρει καμία κύρωση. Πρέπει να αποσαφηνιστούν οι στόχοι, το περιεχόμενο και τα μέτρα που διασφαλίζουν την τήρηση των σχεδίων δράσεων, έχοντας πάντοτε κατά νου τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας.
- **Τεχνικοί ορισμοί, απαιτήσεις και προσεγγίσεις:** Είναι δυνατές ορισμένες τεχνικές βελτιώσεις, όπως ιδίως η αποσαφήνιση των ορισμών και υποχρεώσεων που συνδέονται με τα πολεοδομικά συγκροτήματα (οικισμούς), με τις ζώνες ηρεμίας, με τους μεγάλους οδικούς άξονες, με τον θόρυβο βιομηχανικής προέλευσης και με τα σχέδια δράσης. Επιπλέον, το ζήτημα των σημείων μέτρησης παραμένει πηγή ανησυχιών, ιδίως όσον αφορά το ύψος μετρήσεων το οποίο προκάλεσε προβληματισμό στα κράτη μέλη λόγω των ιδιαίτερων κατασκευαστικών δομών τους. Τέλος, η υποβολή τιμών και αποτελεσμάτων αξιολόγησης θα έβγαινε κερδισμένη από μια αποσαφήνιση ή μια μεγαλύτερη εναρμόνιση.
- **Διοικητική επιβάρυνση και ευθυγράμμιση των νομικών πτυχών:** Θα ήταν δυνατό να εξορθολογιστεί και να απλουστευθεί το χρονοδιάγραμμα κοινοποίησης. Ορισμένα στοιχεία που αφορούν την κοινοποίηση⁴² αναφέρονται επανειλημμένως. Επίσης, δεν είναι επαρκώς αποσαφηνισμένο στην ΟΠΘ ότι τα διάφορα στάδια του πλαισίου αξιολόγησης (χαρτογράφηση θορύβου και σχέδια δράσης) αλληλοεξαρτώνταν. Ωστόσο, το βραχύ διάστημα μεταξύ της στρατηγικής χαρτογράφησης θορύβου και της ολοκλήρωσης των σχεδίων δράσης αναφέρθηκε ως ένα από τα κύρια εμπόδια για τη διεξαγωγή κατάλληλης δημόσιας διαβούλευσης. Τέλος, οι σχετικές διατάξεις της ΟΠΘ πρέπει να ευθυγραμμιστούν, όπου αυτό είναι αναγκαίο με το νέο σύστημα πράξεων κατ' εξουσιοδότηση και μέτρων εφαρμογής (άρθρα 290 και 291 της ΣΛΕΕ).

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο περιβάλλον θόρυβος παραμένει σημαντικό πρόβλημα ανά την ΕΕ, με σημαντικές επιπτώσεις στην υγεία. Βάσει των πληροφοριών που έχουν προκύψει σχετικά με τις επιπτώσεις του θορύβου στην υγεία φαίνεται ότι πρέπει να εξεταστεί η λήψη περαιτέρω μέτρων για τον περιορισμό του αριθμού των ατόμων που εκτίθενται σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου.

⁴²

Π.χ. τα πολεοδομικά συγκροτήματα (οικισμοί), οι μεγάλοι οδικοί άξονες, οι μεγάλοι σιδηροδρομικοί άξονες και τα αεροδρόμια.

Η εφαρμογή της ΟΠΘ έχει εισέλθει προσφάτως σε μια ενεργό φάση όσον αφορά τη χαρτογράφηση του θορύβου και την κατάρτιση σχεδίων δράσης. Η πρώτη αυτή έκθεση εφαρμογής αναδεικνύει σημαντικά επιτεύγματα αλλά και σειρά δυσκολιών και περιθώρια βελτίωσης. Ωστόσο, δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της ΟΠΘ. Τα σχέδια δράσης μόλις τώρα τυγχάνουν εφαρμογής και συχνά δεν έχουν αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα (ακόμη).

Η Επιτροπή θα εξετάσει τη λήψη περαιτέρω μέτρων όπως περιγράφονται στην έκθεσή της, σε σχέση με τις βελτιώσεις εφαρμογής και τα δυνατά μέτρα για τον περιορισμό των πηγών θορύβου. Επιπλέον, βρίσκεται σε εξέλιξη η εναρμόνιση του μεθοδολογικού πλαισίου αξιολόγησης. Ως τμήμα της επανεξέτασης, η προπαρασκευαστική εργασία (πρβλ. 5 παράγραφος 3) εξέτασε επίσης στοιχεία όπως δείκτες και ενίσχυσε μηχανισμούς εφαρμογής οι οποίοι θα έπρεπε μελλοντικά να βελτιωθούν ούτως ώστε να επιτευχθεί η αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή νομοθεσίας για τον περιβάλλοντα θόρυβο.

Η παρούσα έκθεση θα αποτελέσει τη βάση περαιτέρω συζητήσεων με τα κράτη μέλη και άλλων ενδιαφερομένων μερών προκειμένου να διερευνηθούν οι δυνατότητες βελτίωσης της αποδοτικότητας της σχετικής με το θόρυβο νομοθεσίας.

Ανεξάρτητα από την εν λόγω διαδικασία διαβούλευσης, πρέπει να μη λησμονείται ότι μια συνολικότερη και περισσότερο ρεαλιστική αξιολόγηση της αποδοτικότητας της ΟΠΘ είναι δυνατή μόνο μετά τον δεύτερο γύρο χαρτογράφησης θορύβου, όταν θα έχει βελτιωθεί περαιτέρω το γνωστικό επίπεδο σχετικά με την ηχητική ρύπανση.