



Bruxelas, 30.3.2017
COM(2017) 151 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO
relativo à aplicação da Diretiva Ruído Ambiente em conformidade com o artigo 11.º da
Diretiva 2002/49/CE

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

relativo à aplicação da Diretiva Ruído Ambiente em conformidade com o artigo 11.º da Diretiva 2002/49/CE

1. Introdução

O artigo 11.º da Diretiva Ruído Ambiente (seguidamente designada «a Diretiva»)¹ estabelece que a Comissão Europeia deve, de cinco em cinco anos, elaborar um relatório de aplicação da mesma. A diretiva estabelece que este relatório deve incluir, para além das questões relativas à aplicação, uma análise do ambiente acústico e dos seus objetivos e medidas em matéria de redução do ruído ambiente (base legislativa), bem como uma avaliação da necessidade de outras ações a nível comunitário. Este segundo relatório de aplicação analisa a situação desde a publicação do primeiro relatório² e apresenta também o plano de ação elaborado na sequência da avaliação da diretiva, que teve lugar em 2016 no âmbito do Programa da Comissão para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT). Deve, por conseguinte, ser lido em conjunto com o respetivo estudo de apoio e o documento de trabalho dos serviços da Comissão³.

Na Europa, a poluição sonora continua a ser um problema de saúde ambiental importante. Está cientificamente provado que a exposição prolongada a níveis elevados de poluição sonora pode ter efeitos graves na saúde em áreas controladas pelo cérebro e pelo sistema endócrino humano, nomeadamente doenças cardiovasculares, perturbações do sono e incómodos (um sentimento de desconforto que afeta o bem-estar geral). Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), na Europa, entre as causas ambientais, a poluição sonora gera uma carga de morbilidade apenas ultrapassada pela poluição atmosférica.

As pressões de carácter ambiental e os riscos para a saúde e o bem-estar estão também no centro das preocupações dos cidadãos⁴, tendo a União um papel a desempenhar na proteção dos seus cidadãos contra estas pressões e riscos, bem como na garantia de uma maior sustentabilidade das cidades da União. No 7.º Programa de Ação em matéria de Ambiente⁵ foi fixado um objetivo de redução do número de pessoas afetadas pelos efeitos adversos do ruído ambiente — a comunicar de acordo com o disposto no artigo 11.º, n.º 2, da diretiva. Para tal, são necessárias soluções inovadoras que contribuam para a realização da prioridade geral n.º 1 da Comissão: um novo impulso para o emprego, o crescimento e o investimento.

A nível da UE, a Diretiva 2002/49/CE relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente é um instrumento legislativo fundamental para a proteção dos cidadãos contra a poluição sonora excessiva provocada pelos transportes rodoviário, ferroviário e aeroportuário, bem como pelas

¹ JO L 189 de 18.7.2002.

² COM(2011) 321 final.

³ Os relatórios estão disponíveis no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

⁴ Eurostat: «Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs», 2016, p. 135; disponível em: [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 O Programa prevê uma redução significativa da poluição sonora e, com esse fim em vista, a garantia que até 2020 a poluição sonora diminuirá significativamente, aproximando-se dos níveis recomendados pela OMS.

grandes instalações industriais. O seu objetivo é duplo: 1) definir uma abordagem comum com vista a evitar, prevenir ou reduzir os efeitos prejudiciais do ruído ambiente e 2) proporcionar uma base para o desenvolvimento de medidas destinadas a reduzir as emissões de ruído das principais fontes.

2. Qualidade acústica do ambiente na UE e seu impacto na saúde pública

A Agência Europeia do Ambiente (AEA) foi incumbida pelos Estados-Membros da União Europeia de proceder a uma avaliação da exposição dos cidadãos europeus ao ruído, abrangendo 467 aglomerações (incluindo estradas, caminhos de ferro, aeroportos e instalações industriais) e 86 grandes aeroportos, bem como 186 600 km de estradas e 44 320 km de grandes eixos ferroviários fora das aglomerações. Uma vez que os Estados-Membros ainda não apresentaram todas as informações, os dados em falta foram deduzidos utilizando uma metodologia de preenchimento de lacunas⁶. A figura 1 apresenta, separadamente, os resultados dentro e fora das aglomerações⁷.

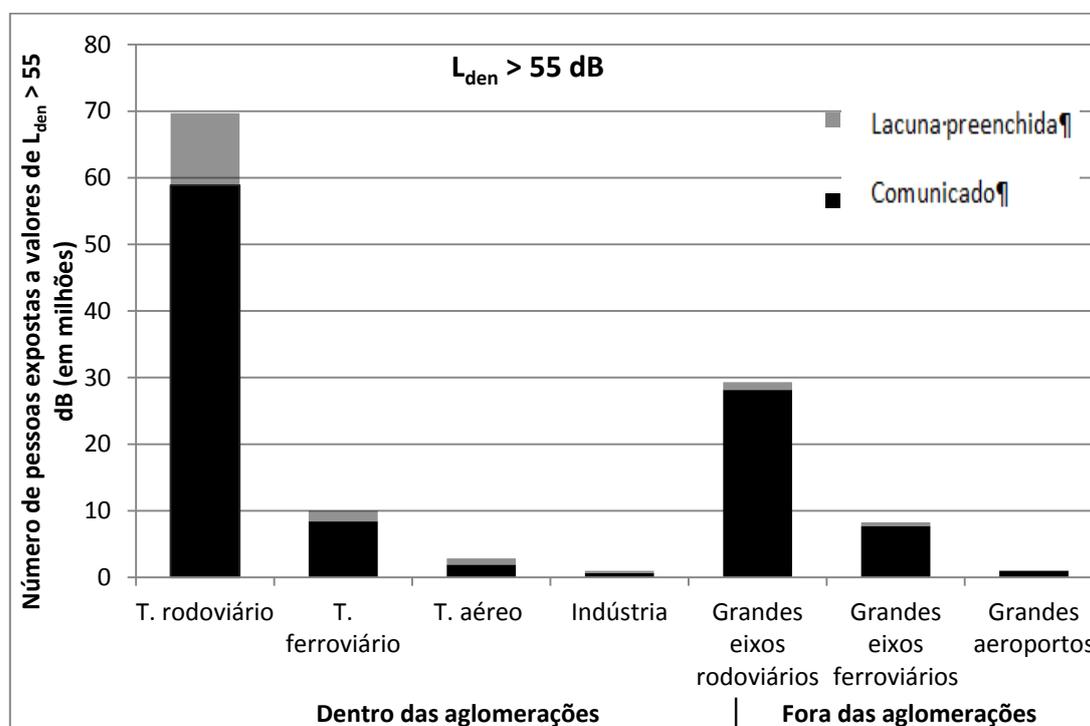


Figura 1: Número de pessoas expostas na Europa a um nível de ruído ambiente > 55 dB L_{den} nos 28 Estados-Membros da UE, em 2012, dentro e fora das aglomerações.

O ruído do tráfego rodoviário, tanto dentro como fora das aglomerações, continua a ser a principal fonte de exposição humana a níveis superiores aos níveis de notificação definidos na diretiva, estimando-se que, no total, haverá (dentro e fora das aglomerações) cerca de 100 milhões de pessoas (quase 70 milhões dentro das aglomerações e 30 milhões fora das

⁶ As lacunas foram colmatadas com base na metodologia publicada em «Noise in Europe 2014», disponível em: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ A diretiva prevê a elaboração de mapas de ruído separados para as aglomerações e para as zonas fora das aglomerações

aglomerações) expostas a níveis de ruído do tráfego rodoviário superiores a 55 dB L_{den}. O tráfego ferroviário é a segunda fonte de ruído mais importante, com um total de mais de 18 milhões de pessoas (cerca de 10 milhões dentro das aglomerações e 8 milhões fora das aglomerações) expostas a níveis superiores a 55 dB L_{den}, seguido do tráfego aéreo com um total de cerca de 4 milhões de pessoas (quase 3 milhões dentro das aglomerações e 1 milhão fora das aglomerações) expostas a níveis superiores a 55 dB L_{den}. Nas zonas urbanas, cerca de 1 milhão de pessoas estão expostas a níveis de ruído industrial superiores a 55 dB L_{den}.

Decorre destes dados relativos aos níveis de exposição⁸ que 14,1 milhões de adultos sofrem grandes incómodos devido ao ruído ambiente, que 5,9 milhões de adultos sofrem de grandes perturbações do sono e que o ruído ambiente é responsável por 69 000 hospitalizações e 15 900 casos de mortalidade prematura por ano.

Estes dados dizem respeito apenas às aglomerações, aos eixos rodoviários e ferroviários e aos aeroportos abrangidos pela diretiva. Por conseguinte, a exposição total e os seus efeitos na saúde são ainda mais importantes.

3. Aplicação da diretiva

A aplicação da diretiva pelos Estados-Membros está a avançar, mas de forma significativamente diferente consoante as escolhas de cada Estado-Membro em termos do nível de ambição e dos recursos afetados, bem como consoante o facto de a aplicação ter sido confiada a autoridades mais centralizadas ou mais descentralizadas e locais. Em resumo:

A transposição para a legislação nacional foi feita corretamente em todos os 28 Estados-Membros, quer mediante a adoção de novos regulamentos de execução, quer mediante a adaptação da legislação em vigor.

Não se registaram problemas significativos na **designação das aglomerações, dos grandes eixos rodoviários e ferroviários e dos grandes aeroportos** abrangidos pela diretiva. No entanto, em alguns Estados-Membros, continuam a verificar-se problemas de ordem prática entre os organismos nacionais e as autoridades locais no que diz respeito à elaboração dos mapas de ruído.

A diretiva não estabelece **valores-limite** relativos a cada fonte específica a nível da UE, tendo os Estados-Membros a liberdade de fixar valores-limite nacionais se assim o desejarem. Em vinte e um Estados-Membros foram fixados valores-limite e noutros quatro Estados-Membros foram fixados objetivos não vinculativos. No entanto, até à data, há poucos sinais de uma aplicação eficaz.

Na elaboração dos mapas estratégicos de ruído, os Estados-Membros utilizaram os **indicadores** previstos na diretiva. Porém, para certos casos especiais, os Estados-Membros utilizaram também outros indicadores nacionais de ruído, conforme previsto no artigo 5.º, n.º 2, da diretiva.

⁸ Calculados de acordo com a mesma metodologia/relação exposição-resposta utilizadas para o relatório intitulado: «Noise in Europe 2014», disponível em: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

Os dados não são comparáveis entre os países nem entre os ciclos de comunicação de dados visto que os Estados-Membros continuam a poder utilizar métodos nacionais adaptados para a avaliação do ruído. Esta situação melhorará consideravelmente com os **métodos comuns**⁹ desenvolvidos recentemente, que permitirão obter dados comparáveis, quando a sua utilização for obrigatória a partir de 2018.

Mais de 20 % dos mapas de ruído e cerca de 50 % dos planos de ação solicitados no âmbito do atual ciclo quinquenal de comunicação de dados ainda não foram apresentados. Em consequência, há atrasos significativos na aplicação da diretiva visto que os Estados-Membros deviam ter fornecido esses dados até 2012 e 2013, respetivamente. No quadro 1 é apresentada uma panorâmica da exaustividade dos dados.

Quadro 1: Exaustividade dos dados comunicados relativamente ao atual ciclo de elaboração de mapas de ruído e de planos de ação

Entidade	Nas aglomerações				Fora das aglomerações		
	Ruído do tráfego rodoviário	Ruído do tráfego ferroviário	Ruído do tráfego aéreo	Ruído industrial	Grandes eixos rodoviários	Grandes eixos ferroviários	Grandes aeroportos
Mapas de ruído concluídos ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Planos de ação concluídos ¹³	49 %				47 % (média)	41 % (média)	43 %

Fonte: Relatório relativo a um contrato de prestação de serviços disponível em: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Dado que os Estados-Membros elaboraram quase 80 % dos **mapas de ruído** exigidos — e os disponibilizaram em diferentes portais *Web* informativos — é agora muito mais fácil entender a dimensão dos problemas ligados ao ruído na UE, o que constitui um efeito direto da aplicação da diretiva. Não obstante o facto de estas informações estarem disponíveis, os cidadãos nem sempre estão conscientes da situação em termos de ruído e dos seus efeitos na saúde.

As abordagens em termos do planeamento das ações divergem entre Estados-Membros. Este facto reflete-se nos tipos de medidas de redução do ruído identificados, no equilíbrio entre as medidas financeiras e as medidas não financeiras e no carácter puramente estratégico — ou também operacional — dos planos de ação. Além disso, o atraso na elaboração dos **planos de ação** indica que muitos Estados-Membros ainda não tomaram medidas para combater a poluição sonora. Tal deve-se a várias razões: por exemplo, nas aglomerações, as autoridades competentes responsáveis pela elaboração dos planos de ação podem não ter competência

⁹ Diretiva (UE) 2015/996 da Comissão, de 19 de maio de 2015, que estabelece métodos comuns de avaliação do ruído de acordo com a Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 168 de 1.7.2015.

¹⁰ Até junho de 2015.

¹¹ 22 em 28 países

¹² 19 em 26 países — 2 países não dispunham de grandes eixos ferroviários em 2010.

¹³ Até novembro de 2015.

para tomar as decisões estratégicas ou orçamentais necessárias para determinar se as medidas previstas no plano de ação são realistas e exequíveis e se podem ser financiadas.

A qualidade e a quantidade dos processos de **consulta** relativos aos projetos de planos de ação realizados pelos Estados-Membros também variam. As ONG que participaram no processo de consulta declararam que, embora os planos de ação incluam frequentemente um resumo das respostas à consulta, nem sempre é claro o modo como essas respostas foram tidas em consideração nos planos.

Estes **atrasos significativos na aplicação** explicam-se sobretudo pelo facto de não ter sido dada prioridade a esta questão a nível nacional/local aquando da decisão de atribuição de recursos humanos e financeiros limitados. Mais especificamente no que diz respeito aos mapas de ruído, as dificuldades têm sido, designadamente, a falta de dados centralizados e coerentes, a falta de uma coordenação eficaz entre as diferentes autoridades competentes responsáveis pela aplicação da diretiva e a subsequente falta de comparabilidade dos mapas de ruído entre os diferentes países. Quanto ao planeamento das ações, os atrasos ficaram-se a dever aos efeitos em cadeia dos atrasos verificados na elaboração dos mapas de ruído (uma vez que os planos de ação têm de se basear em mapas de ruído) e ao pouco tempo concedido entre o prazo para a elaboração dos mapas de ruído e o prazo para a elaboração dos planos de ação (12 meses). Em termos gerais, os dados disponíveis demonstram que os Estados-Membros com uma abordagem altamente descentralizada a nível da aplicação tiveram maiores dificuldades em impor às suas autoridades competentes a aplicação atempada das medidas estabelecidas na diretiva.

Embora muitos Estados-Membros tenham realizado progressos no que diz respeito à definição de **zonas tranquilas** (em aglomerações e em campo aberto) e à definição de critérios de seleção para a sua designação, até à data apenas 13 Estados-Membros procederam à designação de zonas tranquilas. Uma das razões possíveis é o sentimento de incerteza quanto à reversibilidade do processo no futuro e também quanto à possibilidade de uma zona designada como tranquila poder ser objeto de restrições legais. Todavia, nos Estados-Membros que designam zonas tranquilas, o número destas zonas aumentou consideravelmente entre o primeiro e o segundo ciclo de comunicação de dados (2007-2012). A fim de facilitar a designação de zonas tranquilas, os Estados-Membros solicitaram à Comissão a elaboração de novas orientações práticas.

Um **desafio importante em termos de aplicação** foi o alargamento do âmbito da diretiva (ver quadro 2), o que resultou num aumento considerável do número de entidades relativamente às quais passou a ser necessário elaborar mapas de ruído e planos de ação (por exemplo, o número de aglomerações abrangidas aumentou de 176 para 467). A alteração do âmbito de aplicação também dificulta a comparação entre ciclos em termos da exaustividade dos dados.

Quadro 2: Número de entidades abrangidas pela Diretiva Ruído Ambiente nos ciclos de comunicação de dados 1 e 2

Tipo de entidade	Ciclo de comunicação de dados 1 (2005-2009)	Ciclo de comunicação de dados 2 (2010-2014) e ciclos seguintes
Aglomerações	176 (> 250 000 habitantes)	467 (> 100 000 habitantes)
Grandes aeroportos	73 (> 50 000 movimentos ¹⁴ por ano)	92 (devido ao aumento do tráfego aéreo) (> 50 000 movimentos por ano)
Grandes eixos rodoviários (km)	67 488 (> 6 milhões de passagens de veículos por ano)	154 738 (> 3 milhões de passagens de veículos por ano)
Grandes eixos ferroviários (km)	31 576 (> 60 000 passagens de comboios por ano)	72 341 (> 30 000 passagens de comboios por ano)

4. Avaliação da diretiva

Em 2013, a Comissão propôs uma avaliação da diretiva¹⁵ no contexto do seu Programa para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT), uma componente da sua Agenda «Legislar Melhor»¹⁶. Em conformidade com as orientações gerais da Agenda «Legislar Melhor»¹⁷, esta avaliação analisa se a diretiva foi e continua a ser relevante para abordar a questão em causa e se a intervenção a nível da UE proporciona um valor acrescentado em comparação com a ação isolada dos Estados-Membros. Além disso, a presente avaliação analisa se a diretiva atingiu esse objetivo de forma eficaz e eficiente e se as suas disposições são coerentes com outra legislação da UE. A avaliação tratou igualmente o impacto da diretiva nas PME e o potencial para simplificação e redução dos encargos administrativos.

A avaliação abrange o período compreendido entre a adoção da Diretiva Ruído Ambiente (2002) e o presente. O seu âmbito está limitado à Diretiva Ruído Ambiente, mas tem também em conta a interação da diretiva com a legislação da UE relativa às emissões de ruído na fonte (por exemplo, regulamentando as emissões sonoras dos veículos a motor), embora não apresente essa legislação de forma pormenorizada.

A metodologia de avaliação incluiu uma pesquisa documental que teve em conta os dados comunicados pelos Estados-Membros e outros documentos relevantes dos Estados-Membros e da UE, bem como as publicações científicas mais recentes. Procedeu-se a uma revisão dos custos administrativos da aplicação da diretiva, bem como a uma análise custo-benefício. A avaliação também incluiu uma consulta vasta e abrangente das autoridades competentes e das partes interessadas de todos os Estados-Membros através de inquéritos em linha, entrevistas aprofundadas, um *workshop* e uma consulta pública em linha.

¹⁴ Um «movimento» é definido no artigo 3.º, alínea p), da diretiva como designando uma descolagem ou uma aterragem.

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_en

A diretiva propriamente dita e os seus dois objetivos continuam a ser extremamente relevantes em relação às necessidades da UE em termos de elaboração de políticas ¹⁸. Na Europa, a poluição sonora continua a ser um problema de saúde ambiental importante. Segundo as partes interessadas, para enfrentar este problema continua a ser necessária uma abordagem comum em matéria de gestão do ruído. Além disso, a recolha de dados harmonizados a nível da UE é importante para constituir uma base de dados factuais de qualidade com vista a um maior desenvolvimento da legislação da UE em matéria de ruído na fonte, cuja necessidade se explica pelo facto de as medidas locais de gestão do ruído poderem ser ineficazes sem controlos adicionais do ruído emitido pelas principais fontes de ruído.

No que diz respeito à coerência, a diretiva foi considerada, em grande medida, coerente a nível interno, embora as partes interessadas estimem que há alguma ambiguidade. Além disso, verificou-se que a diretiva é coerente com outra legislação relevante da UE (legislação em matéria de ambiente e de ruído na fonte), tendo sido considerada complementar dessa legislação. Apesar de algumas dificuldades práticas nas fases iniciais da transposição da diretiva, praticamente toda a legislação nacional relativa ao controlo do ruído foi considerada coerente com a diretiva.

Observaram-se alguns progressos no sentido da realização do primeiro objetivo da diretiva, mas os efeitos ainda não se concretizaram devido aos grandes atrasos na adoção, a nível legislativo, de metodologias comuns, bem como na aplicação nos Estados-Membros. No que se refere aos progressos na realização do segundo objetivo, a diretiva permite chamar uma atenção cada vez maior, a nível da UE, para a importância dos efeitos nocivos do ruído na saúde. No entanto, os dados relativos à exposição da população ao ruído resultantes da diretiva ainda não foram utilizados pela UE para elaborar legislação no domínio do ruído na fonte. No que diz respeito ao impacto global da diretiva na poluição sonora, é de salientar que os benefícios da maioria das medidas destinadas a resolver o problema do ruído só podem ser constatados a mais longo prazo, uma vez que a aplicação das medidas de redução do ruído é um longo processo (por exemplo, mais de 20 anos), não sendo pois possível avaliar plenamente o impacto da diretiva na poluição sonora neste momento.

Os ciclos quinquenais de elaboração de mapas de ruído e de planos de ação parecem adequados, mas o prazo de um ano entre a finalização dos mapas e a adoção dos planos de ação associados foi considerado demasiado curto. O Mecanismo de Apresentação de Relatórios permite uma apresentação rápida dos dados pelos Estados-Membros, mas o seu modelo pode ainda ser melhorado.

Nos casos em que foram adotados planos de ação que incluem medidas de gestão do ruído, a diretiva resultou numa relação custo-benefício favorável de 1:29 no cenário mais provável da análise custo-benefício. Os custos administrativos da aplicação são reduzidos, sendo de 0,15 EUR para os mapas de ruído e de 0,03 EUR para os planos de ação, por habitante, considerando a população total (valores médios) por ciclo de comunicação de dados (ou seja,

¹⁸ Conforme expresso na versão consolidada do Tratado da União Europeia (JO C 326 de 26.10.2012), no Livro Verde «Futura Política de Ruído» (COM(96) 540 final) e no Programa Geral de Ação da União para 2020 em matéria de Ambiente (JO L 354 de 28.12.2013).

de 5 em 5 anos). Tendo em consideração a população total da UE de 508 milhões de habitantes, os custos administrativos da plena aplicação por todos os Estados-Membros são muito baixos e representam cerca de 91 milhões de EUR de cinco em cinco anos, ou seja, aproximadamente 18 milhões de EUR por ano. Há portanto pouca margem para reduzir ainda mais os custos administrativos da aplicação da diretiva. A diretiva também não tem implicações para as PME.

Tem potencial para gerar valor acrescentado da UE, criando condições equitativas de concorrência em toda a UE para os operadores de infraestruturas de transporte e contribuindo para uma melhor compreensão da presença de poluição sonora e a elaboração de políticas da UE mais bem fundamentadas graças à disponibilidade de dados comparáveis sobre a exposição ao ruído a nível de toda a UE. Mas até à data, não obstante este potencial considerável, a diretiva não atingiu plenamente os objetivos previstos em termos de valor acrescentado da UE devido a atrasos na aplicação.

No que se refere ao seu potencial em termos de simplificação, a avaliação concluiu que os requisitos da diretiva são bastante simples e que as complicações decorrem sobretudo da forma como os Estados-Membros procederam à sua aplicação com base no princípio da subsidiariedade (por exemplo, delegando a responsabilidade pela aplicação em diversos níveis de governação, o que deu origem a acordos complexos sobre as competências no interior de cada Estado-Membro). Por conseguinte, é a nível da aplicação pelos Estados-Membros, e não o nível do texto jurídico da diretiva, que reside todo o potencial de simplificação. As recentes revisões da legislação nacional de transposição da diretiva em alguns Estados-Membros revelam que estes têm consciência do problema.

5. Legislação relativa às fontes de ruído

Desde o primeiro Relatório de Execução de 2011¹⁹, a UE adotou quatro regulamentos, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 540/2014 relativo ao nível sonoro dos veículos a motor²⁰, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos²¹, o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — ruído»²² e o Regulamento (UE) n.º 598/2014 relativo ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos da União no âmbito de uma abordagem equilibrada²³. No que diz respeito ao ruído do tráfego ferroviário, a Comissão publicou também um documento de trabalho relativo à redução do ruído do tráfego ferroviário de mercadorias²⁴, que impõe aos Estados-Membros o recurso, tanto quanto possível, aos instrumentos e meios financeiros disponíveis. A Comissão analisou também a possibilidade de fusão da Diretiva 2000/14/CE relativa às

¹⁹ COM(2011) 321 final.

²⁰ JO L 158 de 27.5.2014, p. 131.

²¹ JO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

²² JO L 356 de 12.12.2014, p. 421.

²³ JO L 173 de 12.6.2014, p. 65.

²⁴ SWD(2015) 300 final.

emissões sonoras para o ambiente dos equipamentos para utilização no exterior²⁵ com a Diretiva 2006/42/CE relativa às máquinas²⁶, mas concluiu que devem permanecer separadas.

6. Recomendações e próximas etapas

A avaliação da aplicação da diretiva demonstrou que há vários domínios em que são necessárias ações para reduzir o nível de ruído que afeta a saúde dos cidadãos da União, com vista a atingir os objetivos da diretiva e se aproximar, deste modo, dos valores recomendados pela OMS.

1) O atraso na aplicação da diretiva foi salientado no Reexame da Aplicação da Política Ambiental da UE²⁷. Este reexame sublinha também que cabe aos Estados-Membros colmatar as lacunas da aplicação. Com este fim em vista, a Comissão continuará não só a melhorar a aplicação através de ações de execução específicas, como também facultará aos Estados-Membros orientações com fundamentação científica, em particular no que diz respeito à avaliação dos efeitos nocivos, com base na relação dose-efeito. A Comissão trabalhará também em conjunto com os Estados-Membros para melhorar o Mecanismo de Apresentação de Relatórios no contexto do Balanço da Qualidade no que diz respeito às obrigações de monitorização e de comunicação de dados no domínio da política ambiental.

2) Uma vez que as complicações na aplicação da diretiva decorrem essencialmente da forma como os Estados-Membros procederam à sua aplicação com base no princípio da subsidiariedade, a Comissão convida os Estados-Membros a reconsiderarem as suas modalidades de aplicação, incluindo a designação de zonas tranquilas.

3) A legislação da UE em matéria de ruído na fonte continua a ser o meio mais eficaz em termos de custos para abordar a questão do ruído²⁸. Com uma melhor aplicação da diretiva, que dê origem à constituição de uma base de dados completa sobre a exposição ao ruído na União, será possível escolher com conhecimento de causa entre várias opções estratégicas para fins de elaboração de medidas de redução do ruído no domínio dos transportes. A Comissão está empenhada em tirar plenamente partido destes progressos no futuro quando decidir rever os instrumentos jurídicos supramencionados.

4) A avaliação permitiu identificar apenas um pequeno número de problemas na diretiva propriamente dita, como o seu âmbito de aplicação limitado (uma abordagem comum para evitar, prevenir ou reduzir os efeitos prejudiciais do ruído em lugar de reduzir os efeitos prejudiciais para a saúde decorrentes do ruído ambiente), algumas clarificações de pouca importância a introduzir em algumas definições, bem como a necessidade de adaptar a diretiva à recente evolução regulamentar verificada a nível da UE desde a adoção da diretiva (por exemplo, o Tratado de Lisboa). Além disso, novos dados científicos sugerem que os efeitos prejudiciais para a saúde podem ocorrer a níveis inferiores aos atualmente

²⁵ JO L 162 de 3.7.2000, p. 1.

²⁶ JO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final.

²⁸ «Traffic Noise Reduction in Europe» (2007), disponível em:
http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

contemplados na diretiva, facto que a Comissão tem de ter em conta de acordo com o disposto no artigo 11.º, n.º 4, da diretiva. Por conseguinte, a Comissão estabelecerá um diálogo com as partes interessadas a fim de avaliar a melhor forma de abordar estas questões sem reduzir desnecessariamente a flexibilidade de que dispõem os Estados-Membros para definir os seus próprios níveis de ambição e abordagens.

5) A exposição a ruído excessivo pode também ser combatida através de políticas de planeamento urbano, conforme sugerido no 7.º Programa de Ação em matéria de Ambiente. Embora este domínio seja da competência dos Estados-Membros, a Comissão incentivará atividades destinadas a reduzir o ruído excessivo nas zonas urbanas, por exemplo facilitando o intercâmbio de boas práticas, bem como apoiando a investigação e a inovação neste domínio.

6) A avaliação revela que as medidas que permitem fazer face diretamente ao problema do ruído têm custos iniciais elevados e períodos de recuperação do investimento financeiro longos. No entanto, são altamente eficientes quando se compara os seus custos com os benefícios para a sociedade. Por conseguinte, os Estados-Membros são encorajados a aplicar medidas de atenuação do ruído no contexto dos seus planos de ação ao abrigo da diretiva, atraindo igualmente investimentos privados sempre que possível.

7) Em determinados casos, os Estados-Membros podem recorrer ao cofinanciamento da UE para fins específicos como, por exemplo, o Fundo de Coesão e o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, a fim de apoiar a aplicação das medidas de atenuação do ruído quando estas fazem parte de um esforço geral para melhorar o ambiente urbano ou para desenvolver e melhorar sistemas de transporte ecológicos (nomeadamente com baixo ruído). O Mecanismo Interligar a Europa pode também disponibilizar apoio.

8) Como as implicações para a saúde humana a longo prazo decorrentes da exposição a níveis excessivos de ruído dos transportes não são suficientemente compreendidas, as medidas de redução do ruído não são consideradas prioritárias, e quando necessário, não são financiadas. Por conseguinte, os Estados-Membros devem sensibilizar os cidadãos e os responsáveis políticos locais e regionais para estes impactos negativos.