



Bruselj, 30.3.2017
COM(2017) 151 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju direktive o okoljskem hrupu v skladu s členom 11 Direktive 2002/49/ES

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju direktive o okoljskem hrupu v skladu s členom 11 Direktive 2002/49/ES

1. Uvod

Člen 11 direktive o okoljskem hrupu (v nadaljnjem besedilu: Direktiva)¹ določa, da Evropska komisija vsakih pet let pripravi poročilo o izvajanju. Poleg tega, da mora biti v njem obravnavano izvajanje, mora to poročilo v skladu z Direktivo vsebovati tudi pregled akustične kakovosti okolja, ciljev in ukrepov za zmanjšanje okoljskega hrupa (zakonodaja o hrupu pri viru) ter oceno potrebe po nadaljnjih ukrepih Skupnosti. V tem drugem poročilu o izvajanju je proučeno stanje od objave prvega poročila² in predstavljen akcijski načrt po oceni Direktive, ki je bila opravljena leta 2016 v okviru programa Komisije o ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT). Zato bi ga bilo treba brati skupaj z ustrezno podporno študijo in delovnim dokumentom služb Komisije³.

Obremenitev s hrupom je še vedno glavna okoljska težava za zdravje v Evropi. Znanstveno je bilo dokazano, da ima dolgotrajna izpostavljenost visokim ravnam obremenitve s hrupom lahko resne posledice za zdravje v delih človeškega telesa, ki jih nadzorujejo endokrini sistem in možgani, kot so bolezni srca in ožilja ter motnje spanja in druge motnje (občutek neugodja, ki vpliva na splošno dobro počutje). Po mnenju Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) obremenitev s hrupom povzroča breme bolezni, ki se med okoljskimi vzroki v Evropi uvršča na drugo mesto, takoj za onesnaženostjo zraka.

Ena glavnih skrbi državljanov so tudi okoljski pritiski in tveganja za zdravje in dobro počutje⁴. Unija mora svoje državljane pred temi pritiski in tveganji ščititi, in sicer tudi tako, da naredi svoja mesta bolj trajnostna. Cilj glede zmanjšanja števila ljudi, ki so prizadeti zaradi okoljskega hrupa, o čemer je treba poročati v skladu s členom 11(2) Direktive, je bil opredeljen v sedmem okoljskem akcijskem programu⁵. Za njegovo uresničevanje so potrebne inovativne rešitve, ki bodo prispevale k izpolnjevanju glavne splošne prednostne naloge Komisije, tj. nova spodbuda za delovna mesta, rast in naložbe.

Na ravni EU je Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa ključni zakonodajni instrument za zaščito državljanov pred čezmerno obremenitvijo s hrupom, ki jo povzročajo cestni, železniški in letalski promet ter veliki industrijski obrati. Njen cilj je dvojen: (1) opredeliti skupni pristop z namenom, da se izognemo škodljivim učinkom

¹ UL L 189, 18.7.2002.

² COM(2011) 321 final.

³ Vsa poročila so dostopna na spletni strani http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

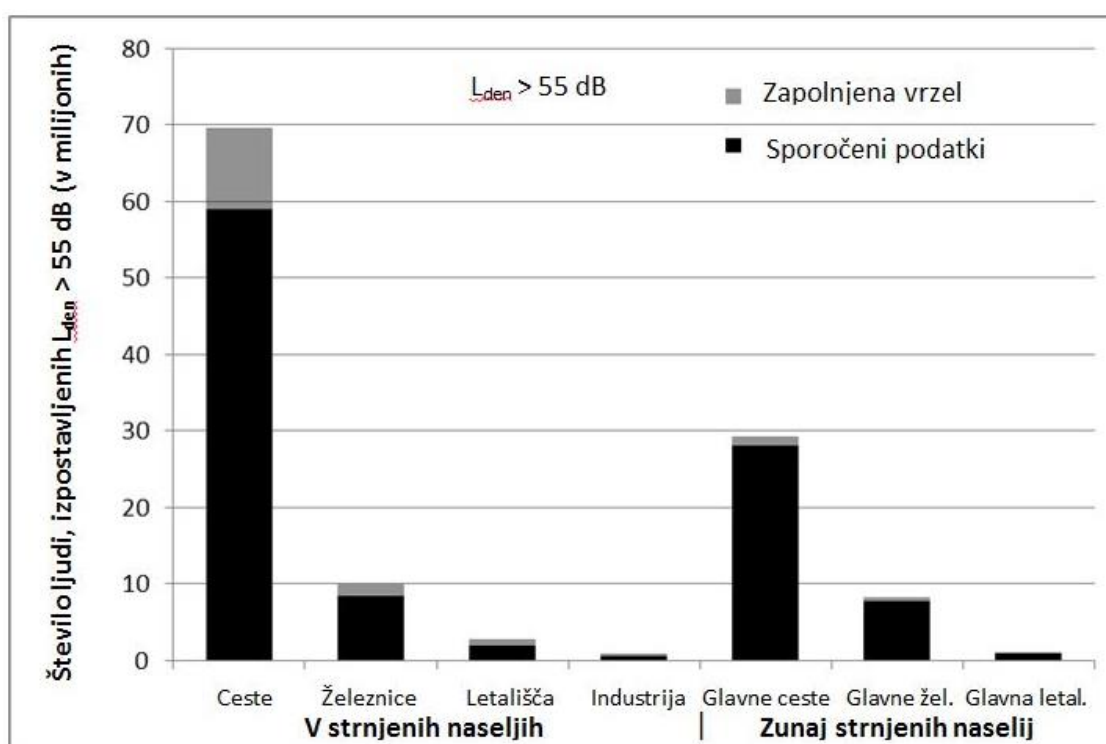
⁴ Eurostatova publikacija „Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs“ (Urbana Evropa: statistični podatki o mestih in predmestjih), 2016, str. 135; dostopna na spletni strani: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city,_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.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 Ta program je pozval k zagotovitvi, da se do leta 2020 obremenitev s hrupom v EU znatno zmanjša in približa ravnam, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

okoljskega hrupa ter jih preprečimo ali zmanjšamo, in (2) zagotoviti podlago za uvajanje ukrepov, katerih cilj je zmanjšanje emisij hrupa glavnih virov.

2. Akustična kakovost okolja v EU in učinek na javno zdravje

Evropska agencija za okolje je za države članice Evropske unije izvedla oceno izpostavljenosti evropskih državljanov hrupu, v katero je zajela 467 strnjenih naselij (kar zadeva ceste, železniške proge, letališča in industrijske obrate), 86 večjih letališč ter 186 600 km glavnih cest in 44 320 km glavnih železniških prog zunaj strnjenih naselij. Ker je poročanje držav članic še vedno nepopolno, so bili manjkajoči podatki dopolnjeni s posebno metodologijo za zapolnjevanje vrzeli⁶. Na sliki 1 so prikazani rezultati, in sicer ločeno za območja v strnjenih naseljih in zunaj njih⁷.



Slika 1: Število ljudi, izpostavljenih okoljskemu hrupu v Evropi $> 55 \text{ dB } L_{den}$, leta 2012 v 28 državah članicah EU, v strnjenih naseljih in zunaj njih.

Hrup cestnega prometa v strnjenih naseljih in zunaj njih je še vedno najbolj prevladujoč vir, ki vpliva na izpostavljenost ljudi nad mejnimi ravnmi poročanja, opredeljenimi v Direktivi, in sicer je hrupu cestnega prometa nad $55 \text{ dB } L_{den}$ po ocenah izpostavljenih skupaj (v strnjenih naseljih in zunaj njih) približno 100 milijonov ljudi (skoraj 70 milijonov v strnjenih naseljih in 30 milijonov zunaj njih). Železnice so drugi najpomembnejši vir hrupa, saj je hrupu nad $55 \text{ dB } L_{den}$ izpostavljenih skupaj več kot 18 milijonov ljudi (približno 10 milijonov v strnjenih naseljih in 8 milijonov zunaj njih), temu pa sledi hrup zrakoplovov, pri čemer so hrupu nad 55

⁶ Vrzeli so bile zapolnjene v skladu z metodologijo, objavljeno v publikaciji „Noise in Europe 2014“ (Hrup v Evropi 2014), ki je dostopna na spletni strani <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

⁷ Direktiva zahteva ločeno kartiranje hrupa v strnjenih naseljih in zunaj njih.

dB L_{den} izpostavljeni skupaj približno 4 milijoni ljudi (skoraj 3 milijoni v strnjenih naseljih in 1 milijon zunaj njih). Kar zadeva industrijski hrup, je ravni hrupa nad 55 dB L_{den} na mestnih območjih izpostavljen približno 1 milijon ljudi.

Ti podatki o izpostavljenosti kažejo⁸, da okoljski hrup zelo obremenjuje 14,1 milijona odraslih, 5,9 milijona odraslih ima hude motnje spanja, 69 000 ljudi je bilo zaradi njega sprejetih v bolnišnico, 15 900 ljudi pa vsako leto prezgodaj umre .

Ti podatki so omejeni na strnjena naselja, ceste, železniške proge in letališča, ki spadajo na področje uporabe Direktive. Skupna izpostavljenost in posledice za zdravje so torej še večje.

3. Izvajanje Direktive

Izvajanje Direktive v državah članicah napreduje, vendar se znatno razlikuje glede na raven prizadevanj, ki jo izberejo države članice, sredstva, dodeljena za izvajanje, in glede na to, ali je izvajanje zaupano bolj centraliziranim ali bolj lokalnim, decentraliziranim organom. Na kratko:

Prenos v nacionalno zakonodajo je bil pravilno izveden v vseh 28 državah članicah, bodisi s sprejetjem novih izvedbenih predpisov ali prilagoditvami obstoječe zakonodaje.

Pri **opredeljevanju glavnih cest, železniških prog, letališč in strnjenih naselij**, ki spadajo na področje uporabe Direktive, niso bile ugotovljene večje težave. Kljub temu so v nekaterih državah članicah med nacionalnimi in lokalnimi organi še vedno prisotni praktični izzivi pri pripravi kart hrupa.

Direktiva ne določa nobenih **mejnih vrednosti** za posamezne vire na ravni EU, vendar državam članicam omogoča, da same določijo nacionalne mejne vrednosti, če to želijo. Take vrednosti so bile določene v 21 državah članicah, nezavezujoči cilji pa v nadaljnjih štirih državah članicah. Vendar pa je bilo doslej le malo dokazov o njihovem učinkovitem izvrševanju.

Države članice so za pripravo strateških kart hrupa uporabile **kazalce**, predpisane v Direktivi. Države članice pa so za posebne primere uporabile tudi druge nacionalne kazalce hrupa, določene v členu 5(2) Direktive.

Podatki med krogi poročanja in državami niso primerljivi, saj lahko države članice za ocenjevanje hrupa še vedno uporabljajo prilagojene nacionalne metode. Te razmere se bodo bistveno izboljšale z novo razvitimi **skupnimi metodami**⁹, na podlagi katerih bo mogoče od leta 2018, ko bo njihova uporaba obvezna, pripraviti primerljive podatke.

⁸ Izračunano na podlagi iste metodologije/razmerij med izpostavljenostjo in odzivom, kot so bili uporabljeni za poročilo „Noise in Europe 2014“ (Hrup v Evropi 2014), dostopno na:

<http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>.

⁹ Direktiva Komisije (EU) 2015/996 z dne 19. maja 2015 o določitvi skupnih metod ocenjevanja hrupa v skladu z Direktivo 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 168, 1.7.2015.

Več kot 20 % zahtevanih kart hrupa in približno 50 % akcijskih načrtov za sedanji petletni cikel poročanja še ni bilo predloženih. Zato izvajanje Direktive precej zaostaja, saj bi jih morale države članice predložiti do leta 2012 oziroma 2013. V spodnji preglednici 1 je predstavljen pregled popolnosti podatkov.

Preglednica 1: Popolnost poročanja o sedanjem krogu kartiranju hrupa in načrtovanju ukrepov

Subjekt	V strnjenih naseljih				Zunaj strnjenih naselij		
	Hrup cestnega prometa	Hrup železniškega prometa	Hrup zrakoplovov	Industrijski hrup	Glavne ceste	Glavne železniške proge	Glavna letališča
Karte hrupa so pripravljene ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Akcijski načrti so pripravljene ¹³	49 %				47 % (povprečje)	41 % (povprečje)	43 %

Vir: poročilo o pogodbi o storitvah, dostopno na: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

Ker so države članice pripravile skoraj 80 % zahtevanih **kart hrupa** in jih objavile na različnih spletnih informacijskih portalih, je neposreden rezultat izvajanja Direktive to, da veliko bolje razumemo razsežnost problema hrupa v EU. Kljub razpoložljivosti teh informacij pa se državljani ne zavedajo vedno problema hrupa in z njim povezanih učinkov na zdravje.

Države članice uporabljajo različne pristope k načrtovanju ukrepov. To se kaže v vrstah opredeljenih ukrepov za zmanjšanje hrupa, ravnovesju med ukrepi na ravni odhodkov in ukrepi, ki niso na ravni odhodkov, ter obsegu, v katerem so načrti le strateški ali pa imajo tudi operativni poudarek. Poleg tega zamuda pri pripravi **akcijskih načrtov** kaže, da mnoge države članice niso sprejele ukrepov za obravnavanje obremenitve s hrupom. Razlogi za to so različni: na primer v strnjenih naseljih pristojni organi, odgovorni za razvoj akcijskih načrtov, morda nimajo pooblastil za sprejemanje strateških ali proračunskih odločitev, da bi ugotovili, ali so ukrepi, vključeni v akcijski načrt, realistični in izvedljivi ter ali jih je mogoče financirati.

Razlikujeta se tudi kakovost in obseg **posvetovanj** o osnutkih akcijskih načrtov, ki so jih izvedle države članice. Nevladne organizacije, ki so sodelovale pri posvetovanjih, so navedle,

¹⁰ Do junija 2015.

¹¹ 22 od 28 držav.

¹² 19 od 26 držav – 2 državi leta 2010 nista imeli nobene glavne železniške proge.

¹³ Do novembra 2015.

da akcijski načrti sicer pogosto vsebujejo povzetek odgovorov v okviru posvetovanj, vendar pogosto ni jasno, kako so se ti odgovori upoštevali v načrtih.

Glavni razlog za te precejšnje **zamude pri izvajanju** je med drugim to, da pri odločanju o dodelitvi omejenih človeških in finančnih virov temu vprašanju ni namenjena prednost na nacionalni/lokalni ravni. Natančneje, izzivi pri kartiranju hrupa so bili med drugim pomanjkanje centraliziranih in skladnih vhodnih podatkov, neučinkovito usklajevanje med različnimi pristojnimi organi, odgovornimi za izvajanje Direktive, ter neprimerljivost pripravljenih kart hrupa med državami. Zamude pri načrtovanju ukrepov so nastale zaradi posrednega učinka zamud pri kartiranju hrupa (akcijski načrti morajo namreč temeljiti na kartah hrupa) ter kratkega obdobja med rokom za pripravo kart hrupa in rokom za pripravo akcijskih načrtov (12 mesecev). Na splošno dokazi kažejo, da so si države članice z zelo decentraliziranim pristopom k izvajanju še posebno prizadevale, da bi svojim organom naložile obveznost pravočasnega izvajanja ukrepov iz Direktive.

Čeprav je veliko držav članic doseglo napredek pri oblikovanju opredelitev **mirnih območij** (v strnjениh naseljih in na prostem) in pri opredeljevanju meril za izbiro za njihovo določitev, je doslej mirna območja določilo le 13 držav članic. Razlog za to bi lahko bila zaznana negotovost v zvezi s tem, ali bi bilo mogoče proces v prihodnosti ustaviti in ali bi se lahko za določeno mirno območje uporabljale pravne omejitve. V državah članicah, ki so določile mirna območja, pa se je njihovo število med prvim in drugim krogom poročanja (2007–2012) znatno povečalo. Da bi olajšale določitev mirnih območij, so države članice Komisijo prosile za nadaljnji razvoj praktičnih smernic.

Pomembna **izziva pri izvajanju** sta bila razširjeno področje uporabe Direktive (glej preglednico 2) in precej povečano število subjektov, za katere je bilo treba pripraviti karte hrupa in akcijske načrte (število zajetih strnjениh naselij se je na primer povečalo s 176 na 467). Primerjavo popolnosti podatkov med krogoma otežuje tudi sprememba področja uporabe.

Preglednica 2: Število subjektov, ki so v skladu z direktivo o okoljskem hrupu vključeni v prvi in drugi krog poročanja

Vrsta subjekta	Prvi krog poročanja (2005–2009)	Drugi krog poročanja (2010–2014) in poznejši krogi
Strnjena naselja	176 (> 250 000 prebivalcev)	467 (> 100 000 prebivalcev)
Glavna letališča	73 (> 50 000 premikov ¹⁴ na leto)	92 (zaradi povečanega letalskega prometa) (> 50 000 premikov na leto)
Glavne ceste	67 488	154 738

¹⁴ Premik je v členu 3(p) Direktive opredeljen kot vzlet ali pristanek.

(km)	(> 6 milijonov prevozov vozil na leto)	(> 3 milijoni prevozov vozil na leto)
Glavne železniške proge (km)	31 576 (> 60 000 prevozov vlakov na leto)	72 341 (> 30 000 prevozov vlakov na leto)

4. Ocena Direktive

Komisija je leta 2013 predlagala, da se Direktiva oceni¹⁵ v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT), ki je del agende Komisije za boljše pravno urejanje¹⁶. V skladu s splošnimi smernicami o boljšem pravnem urejanju¹⁷ je bilo pri ocenjevanju proučeno, ali je Direktiva bila in ostaja pomembna za reševanje vprašanja, ki ga obravnava, ter ali hkrati zagotavlja dodano vrednost EU v primerjavi z uporabo zgolj ukrepov držav članic. Ocenjeno je bilo tudi, ali je Direktiva to učinkovito in uspešno dosegla ter ali so njene določbe skladne z drugo zakonodajo EU. Pri ocenjevanju sta bila proučena tudi učinek Direktive na mala in srednja podjetja ter možnost za poenostavitev in zmanjšanje upravnih bremen.

Ocena zajema obdobje od sprejetja direktive o okoljskem hrupu (2002) do danes. Omejeno je na direktivo o okoljskem hrupu, vendar upošteva vzajemno delovanje Direktive z zakonodajo EU, ki emisije hrupa obravnava pri viru (npr. z urejanjem emisij hrupa iz motornih vozil), pri čemer te zakonodaje ne obravnava natančno.

Metodologija ocenjevanja je vključevala teoretične raziskave, pri katerih so bili obravnavani podatki, ki so jih sporočile države članice, ter drugi ustrezni dokumenti EU in nacionalni dokumenti, pa tudi najnovejša znanstvena literatura. Pregledani so bili upravni stroški izvajanja Direktive, izvedena pa je bila tudi analiza stroškov in koristi. Ocenjevanje je vključevalo tudi obsežno in izčrpno posvetovanje s pristojnimi organi in zainteresiranimi stranmi iz vseh držav članic prek spletnih vprašalnikov, poglobljenih razgovorov, delavnice in spletnega javnega posvetovanja.

Direktiva in njena dva cilja so še vedno zelo pomembni za opredeljene potrebe EU po oblikovanju politike¹⁸. Obremenitev s hrupom je še vedno glavna okoljska težava za zdravje v Evropi. Povratne informacije zainteresiranih strani kažejo, da je za obvladovanje hrupa stalno potreben skupni pristop. Poleg tega je zbiranje usklajenih podatkov na ravni EU pomembno za zagotavljanje visokokakovostne, z dejstvi podprte podlage za nadaljnji razvoj zakonodaje EU, ki ureja hrup pri viru in je potrebna, saj bi lahko bili lokalni ukrepi za obvladovanje hrupa brez dodatnega nadzora nad hrupom, ki ga oddajajo glavni viri hrupa, neučinkoviti.

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_sl.

¹⁸ Kot je izraženo v prečiščeni različici Pogodbe o Evropski uniji (UL C 326, 26.10.2012), zeleni knjigi Evropske komisije o prihodnji politiki glede hrupa (COM(96) 540 final) in splošnem okoljskem akcijskem programu Unije do leta 2020 (UL L 354, 28.12.2013).

Kar zadeva skladnost, je bilo ugotovljeno, da je Direktiva večinoma notranje skladna, čeprav so zainteresirane strani zaznale nekaj nejasnosti. Poleg tega se je izkazalo, da je Direktiva zunanje skladna z drugo ustrežno zakonodajo EU (o okolju in ureditvi hrupa pri viru) in jo dopolnjuje. Čeprav so zgodnje faze prenosa Direktive zaznamovali praktični izzivi, je bilo ugotovljeno, da so nacionalne zakonodaje za nadzor hrupa skoraj univerzalno skladne z Direktivo.

Pri uresničevanju prvega cilja Direktive je bil dosežen določen napredek, vendar učinki še niso vidni zaradi dolgih zamud pri zakonodajnem sprejemanju skupnih metodologij in izvajanju v državah članicah. V zvezi z napredkom, doseženim pri uresničevanju drugega cilja, Direktiva na ravni EU vse bolj opozarja na pomembnost škodljivih učinkov hrupa na zdravje. Vendar EU podatkov o izpostavljenosti obremenitvi s hrupom, ki izhajajo iz Direktive, še ni uporabila za oblikovanje zakonodaje o hrupu pri viru. V zvezi s splošnim učinkom Direktive na obremenitev s hrupom je treba poudariti, da je mogoče koristi večine ukrepov za obravnavanje hrupa opaziti le v dolgoročnejšem smislu, saj je treba ukrepe za zmanjšanje hrupa izvajati dolgo časa (npr. 20 let), zato učinka Direktive na obremenitev s hrupom trenutno ni mogoče v celoti oceniti.

Petletni cikli za kartiranje hrupa in načrtovanje ukrepov se zdijo primerni, vendar se je enoletni časovni okvir med dokončnim oblikovanjem kart in sprejetjem povezanih akcijskih načrtov izkazal za prekratkega. Mehanizem poročanja učinkovito omogoča pravočasno predložitev podatkov, ki jih sporočajo države članice, vendar bi lahko dodatno izboljšali njegovo zasnovu.

V primerih, ko so bili sprejeti akcijski načrti, vključno z ukrepi za obvladovanje hrupa, je Direktiva ustvarila ugodno razmerje med stroški in koristmi 1 : 29, ki je bilo v analizi stroškov in koristi opredeljeno kot najverjetnejši scenarij. Upravni stroški izvajanja so nizki in znašajo 0,15 EUR za karte hrupa in 0,03 EUR za akcijske načrte na prebivalca od skupnega prebivalstva (srednje vrednosti) na krog poročanja (tj. vsakih 5 let). Glede na skupno število prebivalstva EU, tj. 508 milijonov, so upravni stroški popolnega izvajanja vseh držav članic zelo nizki in znašajo približno 91 milijonov EUR vsakih 5 let ali približno 18 milijonov EUR na leto. Za dodatno zmanjšanje upravnih stroškov izvajanja Direktive je malo možnosti. Poleg tega Direktiva ne vpliva na mala in srednja podjetja.

Direktiva lahko ustvari dodano vrednost EU z vzpostavitvijo enakih konkurenčnih pogojev v celotni EU, ki bodo omogočili konkurenco med upravljavci prometne infrastrukture, ter s prispevanjem k boljšemu razumevanju prisotnosti obremenitve s hrupom in boljše informiranemu oblikovanju politike EU na podlagi primerljivih podatkov o izpostavljenosti hrupu na ravni EU. Kljub temu znatnemu potencialu Direktiva zaradi zamud pri izvajanju doslej še ni ustvarila dodane vrednosti EU, ki bi jo lahko zagotovila.

V zvezi z možnostjo poenostavitve je bilo pri ocenjevanju ugotovljeno, da so zahteve Direktive dokaj enostavne in da do zapletov večinoma pride zaradi načina, na katerega države članice izvajajo Direktivo v skladu z načelom subsidiarnosti (npr. tako, da so odgovornost za izvajanje prenesle na več različnih ravni upravljanja, kar je v državah članicah povzročilo zapletene ureditve glede pristojnosti). Zato je poenostavitev mogoča na ravni izvajanja v

državah članicah in ne na ravni pravnega besedila Direktive. Nedavni pregledi nacionalne zakonodaje za prenos Direktive v nekaterih državah članicah so pokazali, da države članice to težavo priznavajo.

5. Zakonodaja, ki ureja vire hrupa

EU je od prvega poročila o izvajanju iz leta 2011¹⁹ sprejela štiri uredbe, in sicer Uredbo (EU) št. 540/2014 o ravni hrupa motornih vozil²⁰, Uredbo (EU) št. 168/2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov²¹, Uredbo Komisije (EU) št. 1304/2014 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „tirna vozila – hrup“²² in Uredbo (EU) št. 598/2014 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev operacij na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa²³. V zvezi s hrupom železniškega prometa je Komisija objavila tudi delovni dokument služb Komisije o zmanjšanju hrupa železniškega tovornega prometa²⁴, v skladu s katerim morajo države članice v največjem možnem obsegu uporabiti razpoložljive instrumente in finančna sredstva. Komisija je proučila tudi možnost združitve Direktive 2000/14/ES o hrupu, ki ga povzroča oprema, ki se uporablja na prostem²⁵, z Direktivo 2006/42/ES o strojih²⁶, vendar je sklenila, da bi morali ostati ločeni.

6. Priporočila in naslednji koraki

Ocena Direktive in njenega izvajanja je pokazala več področij, na katerih so potrebne dejavnosti za zmanjšanje hrupa, ki vpliva na zdravje državljanov Unije, boljše uresničevanje ciljev Direktive in s tem približevanje vrednostim, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija.

(1) V pregledu izvajanja okoljske politike EU²⁷ je bila poudarjena zamuda pri izvajanju Direktive. V navedenem pregledu je bilo tudi poudarjeno, da so za zaposlitev vrzeli v izvajanju odgovorne države članice. Da bi Komisija to podprla, bo še naprej izboljševala izvajanje s ciljno usmerjenimi ukrepi izvrševanja, poleg tega pa državam članicam zagotavlja znanstveno utemeljene smernice, zlasti v zvezi z oceno škodljivih učinkov s pomočjo razmerij med izpostavljenostjo in odzivom. Komisija bo prav tako sodelovala z državami članicami za izboljšanje mehanizma poročanja v okviru preverjanja ustreznosti obveznosti glede spremljanja in poročanja v okoljski politiki.

(2) Ker se zapleti pri izvajanju Direktive pojavljajo predvsem zaradi načina, na katerega države članice izvajajo Direktivo v skladu z načelom subsidiarnosti, Komisija poziva države

¹⁹ COM(2011) 321 final.

²⁰ UL L 158, 27.5.2014, str. 131.

²¹ UL L 60, 2.3.2013, str. 52

²² UL L 356, 12.12.2014, str. 421.

²³ UL L 173, 12.6.2014, str. 65.

²⁴ SWD(2015) 300 final.

²⁵ UL L 162, 3.7.2000, str. 1.

²⁶ UL L 157, 9.6.2006, str. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final.

članice, naj ponovno razmislijo o svojih ureditvah glede izvajanja, vključno z določitvijo mirnih območij.

(3) Zakonodaja EU, ki ureja hrup pri viru, ostaja najbolj stroškovno učinkovito sredstvo za obravnavanje hrupa²⁸. Z boljšim izvajanjem Direktive, s katerim je bila izpopolnjena baza podatkov o izpostavljenosti hrupu v Uniji, bo mogoče bolj informirano oblikovati možnosti politike v zvezi z ukrepi za zmanjševanje hrupa na področju prometa. Komisija se je zavezala, da bo to popolnoma upoštevala v prihodnosti, ko se bo odločala o reviziji omenjenih pravnih instrumentov.

(4) Pri ocenjevanju je bilo ugotovljeno, da je v sami Direktivi le omejeno število težav, kot so njeno omejeno področje uporabe (opredelitev skupnega pristopa za izogibanje škodljivim učinkom hrupa ter njihovo preprečevanje ali zmanjševanje namesto zmanjševanja škodljivih učinkov okoljskega hrupa na zdravje), ter da je potrebnih nekaj manjših pojasnil v nekaterih opredelitvah in prilagoditev Direktive nedavnim regulativnim spremembam na ravni EU (npr. Lizbonska pogodba), odkar je bila Direktiva sprejeta. Poleg tega novi znanstveni dokazi kažejo, da se lahko škodljivi učinki na zdravje pojavijo pri nižjih ravneh od tistih, ki jih je doslej obravnavala Direktiva, kar mora Komisija upoštevati v skladu s členom 11(4) Direktive. Zato bo Komisija v dialogu z zainteresiranimi stranmi ocenila, kako bi lahko ta vprašanja najbolje obravnavali, ne da bi po nepotrebnem zmanjšali prožnost držav članic pri določanju lastnih ravni prizadevanj ali izbiri pristopov.

(5) Izpostavljenost čezmernemu hrupu je mogoče obravnavati tudi v okviru politike urbanističnega načrtovanja, kot je predlagano v sedmem okoljskem akcijskem programu. Ker so za to področje pristojne države članice, bo Komisija spodbujala in podpirala dejavnosti za blaženje čezmernega hrupa v mestnih območjih, na primer z olajševanjem izmenjave dobrih praks ter podpiranjem raziskav in inovacij na tem področju.

(6) Ocena je pokazala, da so ukrepi za neposredno obravnavanje hrupa povezani z visokimi začetnimi stroški in dolgimi obdobji za povrnitev finančnih naložb. Če njihove stroške primerjamo z družbenimi koristmi, pa so zelo učinkoviti. Zato se spodbuja, naj države članice izvajajo ukrepe za blaženje hrupa v okviru svojih akcijskih načrtov v skladu z Direktivo ter, kjer je mogoče, pritegnejo tudi zasebne naložbe.

(7) Države članice bi lahko v nekaterih primerih uporabile ciljno usmerjeno sofinanciranje EU, na primer iz Kohezijskega sklada in Evropskega sklada za regionalni razvoj, da bi podprle izvajanje ukrepov za blaženje hrupa, če so ti del vsesplošnih prizadevanj za izboljšanje mestnega okolja ali razvoj in izboljšanje okolju prijaznih prometnih sistemov (tudi takih z nizko ravnjo hrupa). Podpora je na voljo tudi v okviru instrumenta za povezovanje Evrope.

(8) Zaradi slabega razumevanja dolgoročnih posledic čezmernega prometnega hrupa za zdravje ljudi se ukrepom za zmanjševanje hrupa ne namenja prednost in po potrebi

²⁸ Poročilo „Traffic Noise Reduction in Europe“ (Zmanjševanje prometnega hrupa v Evropi) iz leta 2007, dostopno na spletni strani: http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821.

proračunska sredstva. Zato bi morale države članice državljane ter lokalne in regionalne oblikovalce politike ozaveščati o takih negativnih posledicah.