Parecer do Comité das Regiões – Diretiva Ruído Ambiente: o caminho a seguir

(2012/C 113/08)

O COMITÉ DAS REGIÕES

— congratula-se com os benefícios reais trazidos pela diretiva, mas lastima a ausência de referências específicas às autoridades locais e regionais, tanto na diretiva como no relatório sobre a sua aplicação, e ao papel crucial que estas desempenham no combate ao excesso de ruído;

— observa que as perturbações sonoras, embora sendo sobretudo um problema local, carecem essencialmente de uma solução ao nível europeu. Exorta, por conseguinte, à elaboração de uma política europeia ambiciosa em matéria de emissões sonoras, em forma de medidas que permitam à Europa atacar o problema na fonte;

— propõe à Comissão que estabeleça, após uma avaliação exaustiva do impacto nas autoridades locais e regionais, valores-alvo ou de desencadeamento com base nas recomendações da OMS em matéria de saúde;

— reforça a necessidade de uma articulação e complementaridade entre os vários instrumentos normativos que regulamentam as matérias associadas ao ruído na fonte e de colmatar as lacunas na legislação, designadamente no que respeita aos veículos (em especial automóveis e camiões), estradas, ferrovias e aeroportos, através da elaboração de um quadro legal que possua um tronco comum;

— salienta a importância da prestação de apoio financeiro e orientação técnica às autoridades regionais e locais, bem como da adoção de medidas complementares a nível nacional e da UE, com vista à aplicação da política da UE em matéria de perturbações sonoras;

— apela à integração das preocupações em matéria de ruído e poluição sonora em todos os processos e iniciativas políticas pertinentes, designadamente num futuro Sétimo Programa de Ação da UE em matéria de Ambiente, num segundo Plano de Ação da UE em matéria de Ambiente e Saúde e nas iniciativas de transportes sustentáveis, no âmbito dos programas de desenvolvimento regional da UE e das políticas de ordenamento do território;

— recomenda à Comissão o alargamento do conceito da governação a vários níveis a outros domínios, entre os quais o ruído, tendo como referência o Pacto de Autarcas.

Relator	José MACÁRIO CORREIA (PT-PPE), presidente da Câmara Municipal de Faro
Texto de referência	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 COM(2011) 321 final

I. RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

O COMITÉ DAS REGIÕES

A. *Observações gerais*

1. afirma a importância da luta contra as perturbações sonoras e o desenvolvimento da política europeia em matéria de ruído que foi adotada em 25 de junho de 2002, através da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, designada como Diretiva Ruído Ambiente;

2. congratula-se com os benefícios reais trazidos pela diretiva em termos de elaboração de mapas de ruído, estabelecimento de indicadores comuns, diagnóstico da exposição da população da UE ao ruído e definição das entidades competentes pela elaboração dos planos de ação;

3. saúda o Relatório da Comissão relativo à aplicação da diretiva como um bom ponto de partida para uma necessária revisão da Diretiva Ruído Ambiente;

4. lamenta o incumprimento de alguns Estados-Membros na apresentação dos mapas de ruído dentro do prazo devido, bem como a instauração, no caso de Malta, de um processo por infração;

5. lastima a ausência de referências específicas às autoridades locais e regionais, tanto na diretiva como no relatório sobre a sua aplicação, e salienta o papel crucial que estas desempenham no combate ao excesso de ruído. Assim, gostaria de ter uma participação plena no desenvolvimento das políticas futuras;

6. observa que as perturbações sonoras, embora sendo sobretudo um problema local, carecem essencialmente de uma solução ao nível europeu. Exorta, por conseguinte, à elaboração de uma política europeia ambiciosa em matéria de emissões sonoras, em forma de medidas que permitam à Europa atacar o problema na fonte;

7. reitera a necessidade de estabelecer metas para a redução do ruído apreendido pelas populações nos espaços construídos, nos parques públicos ou noutros locais tranquilos de aglomerações, nas zonas calmas do campo, na proximidade das escolas e dos hospitais, assim como noutros edifícios e zonas sensíveis ao ruído;

8. nota que a Comissão, na sua lista dos impactos do ruído na saúde, não enuncia claramente um dos impactos mais comuns da exposição ao ruído, os acufenos e a hiperacusia (sensibilidade extrema ao ruído), que são muitas vezes causados por uma diminuição da capacidade auditiva resultante da exposição a níveis elevados de ruído. Pelo menos 10 % da população sofre de acufenos e/ou hiperacusia, um fenómeno que tem vindo a aumentar entre os jovens devido à exposição a níveis elevados de ruído. É, por conseguinte, da maior importância informar o público em geral sobre os problemas de saúde resultantes desta exposição;

9. observa que, na lista de iniciativas precedentes e futuras da UE neste domínio, não são mencionadas ações destinadas a reduzir os níveis elevados de ruído de alguns locais públicos, como discotecas;

10. salienta a necessidade de atender aos dados recentes da Organização Mundial de Saúde (OMS) no que se refere aos valores/larguras de bandas aplicados nos mapas de ruído, segundo os quais os valores sujeitos a comunicação do indicador L_{NIGHT} devem ser reduzidas para 40 dB, assim como deve ser tida em conta a contabilização dos custos sociais do ruído do tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo. Exorta a que os recentes dados da OMS sejam também integrados nas curvas dose de exposição ao ruído custos, com base nas quais são calculados os custos sociais do ruído do tráfego rodoviário;

11. apela à integração das preocupações em matéria de ruído e poluição sonora em todos os processos e iniciativas políticas pertinentes, designadamente, num futuro Sétimo Programa de Ação da UE em matéria de Ambiente, num segundo Plano de Ação da UE em matéria de Ambiente e Saúde e nas iniciativas de transportes sustentáveis, no âmbito dos programas de desenvolvimento regional da UE e das políticas de ordenamento do território;

B. *Combater o ruído na fonte*

12. reforça a necessidade de uma articulação e complementaridade entre os vários instrumentos normativos que regulamentam as matérias associadas ao ruído na fonte e de colmatar as lacunas na legislação, designadamente, no que respeita aos veículos (em especial automóveis e camiões), estradas, ferrovias e aeroportos, através da elaboração de um quadro legal que possua um tronco comum;

13. reconhece a premência de colmatar algumas lacunas da atual diretiva, e entende necessário e conveniente o desenvolvimento de metodologias comparativas para a medição do ruído, a utilização de redes para medição e observação acústicas, incluindo critérios de normalização, para os valores-alvo ou de desencadeamento, para os métodos de apresentação de relatórios e de avaliação e para o controlo do seu cumprimento;

14. reforça a necessidade de combater o ruído na fonte e as vantagens económicas associadas à sua prevenção, com recurso aos avanços técnicos da tecnologia e a observância dos limites de emissões estabelecidos para o controlo da poluição sonora, por contraponto à minimização dos seus efeitos;

15. enfatiza as vantagens associadas à redução do ruído do tráfego na fonte como forma de redução das despesas em que as autarquias e as autoridades rodoviárias incorrem, designadamente, quanto à colocação de barreiras acústicas e ao isolamento de proteção contra o ruído;

16. realça a importância de integrar limites de poluição sonora nas políticas de ordenamento do território e de urbanismo, especialmente para limitar, na fonte, os ruídos do tráfego rodoviário e da vizinhança;

17. insiste na importância de incluir a redução do ruído nos objetivos de um sistema de transportes competitivo e económico em recursos identificados pela Comissão no Livro Branco intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», bem como a adoção de medidas no âmbito da sustentabilidade, da eficiência energética e da qualidade do ar e a sua avaliação numa ótica de redução do ruído. Sugere, além disso, que seja elaborado, para fins de implementação do Livro Branco, um plano de ação com um calendário, medidas concretas e as várias etapas de avaliação;

18. é de opinião que, em matéria de ruído, uma política ambiciosa da UE relativa às emissões deveria prever, pelo menos, as seguintes medidas:

— para os veículos novos: normas de emissão para todos os tipos de veículos e de máquinas (de superfície e subterrâneos, aquáticos e subaquáticos, aéreos, etc.);

— para os veículos existentes: medidas para substituir os veículos e as máquinas mais antigos por outros, menos ruidosos e, para os veículos ferroviários, adaptação e modernização com técnicas de proteção contra o ruído;

— renovação dos métodos utilizados nos testes: aconselha a que se desenvolvam métodos de ensaio para os veículos e as máquinas que controlem o seu nível de emissões em situação real (condições no terreno);

— desenvolvimento e aperfeiçoamento de pneus silenciosos;

19. solicita que o setor dos transportes integre objetivos de redução da poluição sonora, eventualmente através de instrumentos de mercado, tais como taxas de acesso ou utilização da rede (rodoviária, ferroviária, navegável ou aérea), para fazer com que os poluidores paguem os custos do ruído que geram;

20. recomenda uma estratégia concertada e objetivos mais ambiciosos na redução do ruído aquando da revisão da Diretiva 70/157/CEE, relativa ao ruído dos veículos a motor, na Diretiva 2001/43/CE relativa ao ruído dos pneumáticos e nas propostas referentes ao ruído dos veículos da classe L, regulamentados pela Diretiva 97/24/CE e apela a que sejam tomadas medidas que assegurem às populações vizinhas dos aeroportos noites tranquilas de 7 horas, pelo menos;

21. saúda a evolução recente respeitante ao novo sistema de rotulagem dos pneumáticos, que dará a consumidores, gestores de frotas e autoridades públicas a oportunidade de escolherem os pneus com o melhor desempenho em termos de ruído. Neste contexto, propõe que os rótulos permitam também aos consumidores equilibrar o desempenho de um determinado pneumático em termos de ruído com as suas características em termos de consumo de combustível. Considera igualmente que tais rótulos devem estar associados a normas europeias claras para veículos que, em conjugação com as tecnologias adequadas em matéria de revestimento de estradas, podem reduzir o nível de ruído rodoviário para metade (10 dB). Lembra, contudo, a especificidade dos Estados-Membros nórdicos – para garantir a segurança rodoviária em situações de emergência – nos quais é permitida a utilização de determinados pneumáticos, como, por exemplo, os pneumáticos com ou sem pregos, em situações invernais ou outras condições extremas;

22. nota que para o desenvolvimento de materiais de revestimento que reduzam o ruído haverá que ter em conta as condições climáticas a nível local, assim como melhorias na resistência do revestimento a tratamentos antiderrapagem (sal, pneus com pregos);

23. salienta a importância da Diretiva 2000/14/CE relativa às emissões sonoras para o ambiente dos equipamentos para utilização no exterior;

24. reconhece a necessidade de substituição ou adaptação do material circulante existente nas ferrovias quanto antes, o mais tardar até 2020, e da concessão de incentivos à utilização de equipamento mais silencioso, devendo ser aplicados instrumentos de mercado, tais como taxas de acesso à ferrovia, para fazer com que os poluidores paguem os custos do ruído que geram. A médio prazo, será necessário prever medidas adicionais, como uma proibição da utilização de material circulante que não se enquadre nas tecnologias com vista a um equipamento mais silencioso, se os instrumentos de mercado comprovarem ser insuficientes. Neste contexto, o CR recorda antes de mais a revisão da política da UE em matéria de ruído ferroviário e destaca em particular os projetos-piloto em curso na Alemanha e nos Países Baixos nesse domínio;

25. acautela o caráter imperioso de introduzir melhorias nas zonas urbanas, através do incentivo à utilização de meios de transporte mais silenciosos, tais como automóveis híbridos e elétricos e transportes públicos mais silenciosos e sustentáveis;

26. recomenda a adoção de medidas de planeamento urbano como elétricos e outros transportes públicos, incluindo sistemas subterrâneos, promovendo os percursos a pé ou de bicicleta, limitando o tráfego automóvel e a velocidade dos veículos, integrando as questões ambientais nos contratos públicos e concedendo às autoridades locais e regionais os incentivos certos e a informação adequada sobre os mecanismos de financiamento da UE;

C. ***Desafios da futura Diretiva Ruído Ambiente***

27. exorta a uma revisão do Anexo V da diretiva, que estabelece sinteticamente os requisitos mínimos aplicáveis aos planos de ação em matéria de ruído, e do Anexo VI, que define os dados a enviar à Comissão para este fim, com vista a um maior e melhor cumprimento da diretiva e a permitir a comparação entre Estados-Membros;

28. sugere a adoção de uma padronização ao nível da UE, dos instrumentos e metodologias inerentes à elaboração e/ou execução dos planos de ação em matéria de ruído, assim como o envolvimento de um vasto conjunto de partes interessadas, desde institutos de investigação e universidades a autoridades locais e regionais, sob a coordenação de uma mesma agência da UE;

29. a esse propósito, observa que em certos casos a instância responsável pela elaboração do plano de ação em matéria de ruído não é simultaneamente responsável pela respetiva execução e recomenda que seja prestada mais atenção a este problema;

30. recomenda à Comissão o alargamento do conceito da governação a vários níveis a outros domínios, entre os quais o ruído, tendo como referência o Pacto de Autarcas;

31. apela à celeridade da conclusão do projeto CNOSSOS-UE (Métodos Comuns de Avaliação do Ruído na Europa), com vista à introdução de um método de avaliação harmonizado para todos os mapas de ruído nos domínios rodoviário, ferroviário, industrial e das aeronaves;

32. propõe à Comissão que estabeleça, após uma avaliação exaustiva do impacto nas autoridades locais e regionais, valores-alvo ou de desencadeamento com base nas recomendações da OMS em matéria de saúde, obrigando os Estados-Membros a agir assim que fosse atingido um determinado nível de ruído;

33. coloca algumas reservas a respeito das normas europeias de imissão em matéria de perturbações sonoras se estas forem tratadas à parte de uma política abrangente relativa às emissões sonoras. Com efeito, cabe às autoridades locais e regionais a sua aplicação, quando as medidas a nível local e regional não são muitas vezes suficientes para tal. A eventual introdução dessas normas de imissão deverá, por conseguinte, ser concebida no âmbito de uma política global europeia em matéria de ruído que vincule claramente a política em matéria de emissões à política em matéria de imissões. Propõe as seguintes iniciativas:

— elaboração de uma estratégia temática para o ruído, definindo uma política europeia em matéria de ruído ambiente (com calendário, medidas concretas e as várias etapas de avaliação);

— correspondência entre o nível de ambição da Diretiva Ruído Ambiente e o das medidas da UE para combater o ruído na fonte;

— desenvolvimento da política de emissões da UE, que terá de ocorrer antes da revisão da diretiva. Será, com efeito, necessário esperar alguns anos até as medidas de redução na fonte produzirem efeito;

— revisão da Diretiva Ruído Ambiente;

34. assinala a importância de repor os valores de orientação já constantes do Livro Verde sobre a Futura Política de Ruído, e confirmados pelos recentes estudos da OMS enquanto objetivos de proteção, os quais não constam da atual diretiva. Assinala que o ruído proveniente de várias fontes tem um efeito cumulativo e que os valores fixados pela OMS a alcançar a longo prazo devem servir de base ao planeamento de novos projetos;

35. recomenda uma maior sinergia entre as políticas de ruído e de qualidade do ar (tanto a diretiva da UE sobre a qualidade do ar como a diretiva sobre o ruído ambiente preveem obrigações no âmbito dos planos de ação), favorecendo uma ação de política conjunta mais eficaz;

36. sugere a fixação de metas de redução da exposição ao ruído, após uma avaliação exaustiva do impacto nas autoridades locais e regionais, à semelhança do que foi aplicado em matéria de poluição atmosférica e de clima, estipulando uma meta que vise reduzir, no mínimo, em 15 % o número de pessoas expostas no período noturno a um ruído de 55 dB até 2023;

37. considera pertinente a ponderação de uma redução para um L_{DEN} de 40 dB e de um L_{NIGHT} de 35 dB na elaboração de futuros mapas de ruído;

38. insta à clarificação de algumas noções constantes da diretiva, designadamente, «aglomeração» ou «zonas tranquilas»;

D. ***O papel das autoridades regionais e locais***

39. salienta a importância da prestação de apoio financeiro e orientação técnica às autoridades regionais e locais, bem como da adoção de medidas complementares a nível nacional e da UE, com vista à aplicação da política da UE em matéria de perturbações sonoras;

40. refere a importância da criação de uma rede de intercâmbio de informações, troca de experiências e adoção das melhores práticas entre as regiões e os municípios, contendo informação atualizada e disponível em todas as línguas;

41. recomenda uma maior divulgação e qualidade da informação que é prestada às regiões e municípios, assim como ferramentas de suporte e orientação sobre a visualização, em mapas conjuntos, do ruído cumulativo de diferentes fontes. De acordo com o princípio da subsidiariedade, deve caber a cada autoridade local decidir sobre a melhor maneira de realizar as campanhas de informação;

42. propõe a realização de campanhas de sensibilização e de informação sobre o ruído, ao nível regional e local, assim como consultas e audições públicas que permitam um conhecimento mais aprofundado da realidade e contribuam para um esclarecimento das populações;

43. sugere o estabelecimento de mais parcerias entre as autoridades locais e regionais e as ONG e associações de cidadãos locais, designadamente, através da atribuição de prémios e distinções, que podem contribuir para destacar medidas criativas ou económicas aplicadas por toda a UE;

E. ***Recomendações finais***

44. salienta que, por motivos de proteção contra o ruído, é necessário fixar valores-limite tanto para aumentar a proteção contra o ruído, como para evitar distorções de concorrência no mercado interno. Todavia, é fundamental respeitar o princípio da subsidiariedade na definição de valores-alvo e/ou de desencadeamento e no controlo do cumprimento da diretiva, assim como na eventual introdução de medidas adicionais em caso de incumprimento dos níveis de ruído, tendo em conta o impacto de tais medidas nos órgãos de poder local e regional e a diversidade do clima e de outras condições da Europa;

45. salienta a importância da proporcionalidade no que respeita à criação de custos adicionais e encargos administrativos para as empresas e administrações públicas, por contraponto aos benefícios ambientais daí resultantes.

Bruxelas, 16 de fevereiro de 2012

A Presidente
do Comité das Regiões
Mercedes BRESSO