Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα: «Οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο: οδικός χάρτης»

(2012/C 113/08)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

— επικροτεί τα πραγματικά οφέλη της οδηγίας, όπως η κατάρτιση χαρτών θορύβου, η θέσπιση κοινών δεικτών, η αξιολόγηση της έκθεσης του πληθυσμού της ΕΕ στο θόρυβο και ο ορισμός αρμόδιων αρχών για την κατάρτιση σχεδίων δράσης·

— παρατηρεί ότι η ηχητική ρύπανση αποτελεί πρωτίστως πρόβλημα τοπικό, ουσιαστικώς όμως απαιτεί ευρωπαϊκή λύση· ζητά συνεπώς από την ΕΕ να προβεί στη χάραξη μιας φιλόδοξης πολιτικής για τις εκπομπές θορύβου, που να έχει τη μορφή ευρωπαϊκών μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος στην πηγή·

— συνιστά στην Επιτροπή, μετά από ενδελεχή ανάλυση του αντίστοιχου αντικτύπου στις τοπικές και περιφερειακές αρχές, τη θέσπιση τιμών ενεργοποίησης και τιμών στόχων, βάσει των συστάσεων της ΠΟΥ για την υγεία·

— τονίζει ότι είναι απαραίτητο τα κανονιστικά μέσα ρύθμισης των υλικών που σχετίζονται με τις πηγές θορύβου να συνδέονται μεταξύ τους και να αλληλοσυμπληρώνονται, ιδιαίτερα αυτά που αφορούν τα οχήματα (ιδίως τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά), τις οδούς, τους σιδηροδρόμους και τα αεροδρόμια, να καλυφθούν δε τα νομοθετικά κενά, μέσω της θέσπισης ενός πρωταρχικού νομικού πλαισίου·

— υπογραμμίζει τη σημασία της παροχής χρηματοδοτικής στήριξης και τεχνικής καθοδήγησης στις περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και της λήψης συμπληρωματικών εθνικών και ευρωπαϊκών μέτρων, για την εφαρμογή της πολιτικής της ΕΕ σχετικά με την ηχητική ρύπανση·

— ζητά την ενσωμάτωση των πτυχών που σχετίζονται με το θόρυβο και την ηχορύπανση σε όλες τις σχετικές πολιτικές διαδικασίες και πρωτοβουλίες, ειδικότερα δε στο μελλοντικό Έβδομο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον, στο Δεύτερο σχέδιο δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον και την υγεία, καθώς και στις πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη αειφόρων μεταφορών που ενδεχομένως θα ληφθούν στο πλαίσιο των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης και των πολιτικών χωροταξίας της ΕΕ·

— συνιστά στην Επιτροπή τη διεύρυνση της έννοιας της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης ώστε να καλύπτει και άλλα πεδία, όπως ο θόρυβος· στη συγκεκριμένη περίπτωση, σημείο αναφοράς θα πρέπει να είναι το Σύμφωνο των Δημάρχων·

Εισηγητής	ο κ. José MACÁRIO CORREIA (PT/EPP), Δήμαρχος του Faro
Έγγραφο αναφοράς	Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2002/49/ΕΚ COM(2011) 321 final

I. **ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

A. ***Γενικές παρατηρήσεις***

1. τονίζει τη σημασία, αφενός, της καταπολέμησης της ηχητικής ρύπανσης και, αφετέρου, της περαιτέρω ανάπτυξης της ευρωπαϊκής πολιτικής για το θόρυβο, η οποία υιοθετήθηκε στις 25 Ιουνίου 2002 ως οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, γνωστή ως «οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο»·

2. επικροτεί τα πραγματικά οφέλη της οδηγίας, όπως η κατάρτιση χαρτών θορύβου, η θέσπιση κοινών δεικτών, η αξιολόγηση της έκθεσης του πληθυσμού της ΕΕ στο θόρυβο και ο ορισμός αρμόδιων αρχών για την κατάρτιση σχεδίων δράσης·

3. χαιρετίζει την Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ως καλό σημείο εκκίνησης για την απαραίτητη αναθεώρηση της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο·

4. εκφράζει τη λύπη της για την αδυναμία ορισμένων κρατών μελών να καταρτίσουν εμπρόθεσμα χάρτες θορύβου, καθώς και για την αποτυχία θέσπισης, στην περίπτωση της Μάλτας, διαδικασίας για τις παραβάσεις·

5. εκφράζει την απογοήτευσή της για το γεγονός ότι, τόσο η οδηγία όσο και η έκθεση για την εφαρμογή της, δεν αναφέρονται ρητά στις τοπικές και περιφερειακές αρχές και υπογραμμίζει τον καθοριστικό ρόλο που αυτές διαδραματίζουν στην καταπολέμηση του υπερβολικού θορύβου· για το λόγο αυτό, εκφράζει την επιθυμία της να συμμετάσχει πλήρως στην ανάπτυξη των μελλοντικών πολιτικών·

6. παρατηρεί ότι η ηχητική ρύπανση αποτελεί πρωτίστως πρόβλημα τοπικό, ουσιαστικώς όμως απαιτεί ευρωπαϊκή λύση· ζητά συνεπώς από την ΕΕ να προβεί στη χάραξη μιας φιλόδοξης πολιτικής για τις εκπομπές θορύβου, που να έχει τη μορφή ευρωπαϊκών μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος στην πηγή·

7. εμμένει στην ανάγκη καθορισμού στόχων για την μείωση του θορύβου στις δομημένες περιοχές, τα δημόσια πάρκα ή τους λοιπούς ήσυχους χώρους των πολεοδομικών συγκροτημάτων, στις ζώνες ηρεμίας στην ύπαιθρο, κοντά σε σχολεία και νοσοκομεία, καθώς και σε άλλα κτήρια και ζώνες με ευαισθησία στο θόρυβο·

8. επισημαίνει ότι η Επιτροπή κατά την απαρίθμηση των επιπτώσεων του θορύβου στην υγεία παραλείπει να αναφέρει με σαφήνεια μία από τις πιο κοινές επιπτώσεις της έκθεσης στον θόρυβο που είναι οι εμβοές και η υπερακουσία (ακραία ευαισθησία στο θόρυβο), οι οποίες συχνά οφείλονται σε πτώση της ικανότητας ακοής λόγω έκθεσης σε υψηλά επίπεδα θορύβου. Τουλάχιστον το 10 % του πληθυσμού πάσχει από εμβοές και / ή υπερακουσία· το φαινόμενο αυτό αυξάνεται στην περίπτωση των νέων και οφείλεται στα υψηλά επίπεδα θορύβου. Συνεπώς έχει τεράστια σημασία να παρέχονται στο ευρύ κοινό πληροφορίες σχετικά με τα προβλήματα υγείας που οφείλονται στην έκθεσή του στο θόρυβο·

9. επισημαίνει ότι στον κατάλογο που περιλαμβάνει τις παλαιότερες και τις μελλοντικές πρωτοβουλίες της ΕΕ στον τομέα, ουδόλως αναφέρονται δράσεις για τη μείωση των υψηλών επιπέδων θορύβου σε ορισμένους δημόσιους χώρους, όπως οι ντισκοτέκ·

10. τονίζει την ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα πρόσφατα στοιχεία της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (ΠΟΥ) όσον αφορά τις τιμές και ζώνες θορύβου που εφαρμόζονται στους χάρτες θορύβου, σύμφωνα με τα οποία η ενδεικτική τιμή για το επίπεδο θορύβου κατά τις νυχτερινές ώρες (δείκτης L_{NIGHT}) πρέπει να μειωθεί στο 40 dB, ενώ πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη η ποσοτική αποτύπωση του κοινωνικού κόστους του θορύβου των οδικών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών· ζητεί με επιμονή να ληφθούν υπόψη τα νεότερα στοιχεία της ΠΟΥ και στις καμπύλες έκθεσης-κόστους, βάσει των οποίων υπολογίζεται το κοινωνικό κόστος του κυκλοφοριακού θορύβου·

11. ζητά την ενσωμάτωση των πτυχών που σχετίζονται με το θόρυβο και την ηχορύπανση σε όλες τις σχετικές πολιτικές διαδικασίες και πρωτοβουλίες, ειδικότερα δε στο μελλοντικό Έβδομο πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον, στο Δεύτερο σχέδιο δράσης της ΕΕ για το περιβάλλον και την υγεία, καθώς και στις πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη αειφόρων μεταφορών που ενδεχομένως θα ληφθούν στο πλαίσιο των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης και των πολιτικών χωροταξίας της ΕΕ·

B. ***Καταπολέμηση του θορύβου στην πηγή του***

12. τονίζει ότι είναι απαραίτητο τα κανονιστικά μέσα ρύθμισης των υλικών που σχετίζονται με τις πηγές θορύβου να συνδέονται μεταξύ τους και να αλληλοσυμπληρώνονται, ιδιαίτερα αυτά που αφορούν τα οχήματα (ιδίως τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά), τις οδούς, τους σιδηροδρόμους και τα αεροδρόμια, να καλυφθούν δε τα νομοθετικά κενά, μέσω της θέσπισης ενός πρωταρχικού νομικού πλαισίου·

13. αναγνωρίζει την επιτακτική ανάγκη κάλυψης ορισμένων ελλείψεων της εν λόγω οδηγίας και θεωρεί αναγκαία και σκόπιμη την ανάπτυξη συγκριτικών μεθόδων για τη μέτρηση του θορύβου, τη χρήση των δικτύων μέτρησης και παρατήρησης του θορύβου, καθώς και των κριτηρίων τυποποίησης, των τιμών ενεργοποίησης και των τιμών στόχων, των μεθόδων υποβολής εκθέσεων και αξιολογήσεων και της εφαρμογής των σχετικών μέτρων·

14. επισημαίνει την ανάγκη καταπολέμησης του θορύβου στη πηγή του και βελτίωσης της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας της πρόληψής του, μέσω της αξιοποίησης της προόδου της τεχνολογίας και της τήρησης των ορίων ηχητικών εκπομπών που έχουν τεθεί για τον έλεγχο της ηχορύπανσης, αντί μέσω του περιορισμού των επιπτώσεών του·

15. τονίζει τα πλεονεκτήματα της μείωσης του κυκλοφοριακού θορύβου στην πηγή, δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό μειώνονται οι δαπάνες των τοπικών αρχών και των αρχών διαχείρισης των αυτοκινητοδρόμων, ιδιαίτερα αυτές που συνδέονται με την κατασκευή ηχητικών φραγμάτων και συστημάτων ηχομόνωσης·

16. υπογραμμίζει ότι είναι σημαντικό να ενσωματωθεί ο περιορισμός της ηχορύπανσης στις χωροταξικές και πολεοδομικές πολιτικές, ιδίως για να περιοριστεί στην πηγή ο θόρυβος που οφείλεται στις οδικές μεταφορές και σε δραστηριότητες σε γειτονιές·

17. εξαίρει τη σημασία της ένταξης της μείωσης του θορύβου στους στόχους ενός ανταγωνιστικού και ενεργειακά αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών, όπως αυτοί ορίζονται από την Επιτροπή στη Λευκή βίβλο με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», καθώς και της εφαρμογής και αξιολόγησης ορισμένων μέτρων σχετικών με τη βιωσιμότητα, την ενεργειακή απόδοση και την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Η ΕΤΠ προτείνει, μάλιστα, την κατάρτιση ενός προγράμματος δράσης που θα περιλαμβάνει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, μέτρα και προθεσμίες αξιολόγησης, με σκοπό την διασφάλιση της εφαρμογής της Λευκής Βίβλου·

18. φρονεί ότι μία φιλόδοξη πολιτική της ΕΕ σχετικά με τις εκπομπές θορύβου θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

— για τα νέα οχήματα: θέσπιση προτύπων εκπομπών θορύβου για όλους τους τύπους οχημάτων και μηχανημάτων (χερσαίων και υπογείων, θαλάσσιων ή υποβρυχίων, εναέριων, κλπ),

— για τα εν κυκλοφορία οχήματα: λήψη μέτρων για την αντικατάσταση των παλαιότερων οχημάτων και μηχανημάτων με άλλα, λιγότερο θορυβώδη, και για την προσθήκη στα κυλιόμενα σε σιδηροτροχιές οχήματα τεχνολογικού εξοπλισμού μείωσης του θορύβου,

— μεταρρύθμιση των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές: η ΕΤΠ συνιστά την πρόβλεψη νέων διαδικασιών για τον έλεγχο των εκπομπών θορύβου των οχημάτων και μηχανημάτων σε πραγματικές συνθήκες,

— ανάπτυξη και βελτίωση των ελαστικών χαμηλού θορύβου·

19. ζητά ο τομέας των μεταφορών να υιοθετήσει στόχους μείωσης της ηχορύπανσης, ενδεχομένως με τη χρήση μέσων της αγοράς, όπως τα τέλη πρόσβασης ή χρήσης (οδικού, σιδηροδρομικού, θαλάσσιου ή εναέριου) δικτύου, προκειμένου όσοι ρυπαίνουν να επωμίζονται το κόστος της ηχορύπανσης που προκαλούν·

20. συνιστά την χάραξη συντονισμένης στρατηγικής και τον καθορισμό πιο φιλόδοξων στόχων για τη μείωση του θορύβου κατά την αναθεώρηση της οδηγίας 70/157/ΕΟΚ σχετικά με το θόρυβο των οχημάτων με κινητήρα, της οδηγίας 2001/43/ΕΚ σχετικά με το θόρυβο των ελαστικών, καθώς και των προτάσεων σχετικά με το θόρυβο των οχημάτων κλάσης L που υπάγονται στην οδηγία 97/24/ΕΚ. Επίσης, ζητά να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλισθεί, κατ' αρχήν, ότι οι περίοικοι των αεροδρομίων δεν θα εκτίθενται σε θόρυβο τη νύχτα επί τουλάχιστον 7 συναπτές ώρες·

21. χαιρετίζει τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα του συστήματος σήμανσης των ελαστικών, το οποίο παρέχει πλέον στους καταναλωτές, τους φορείς μεταφορών και τις δημόσιες αρχές τη δυνατότητα να επιλέγουν τα προϊόντα με τις καλύτερες επιδόσεις εκπομπής θορύβου. Προτείνει, σχετικά, οι σημάνσεις να επιτρέπουν στους καταναλωτές να συγκρίνουν τις επιδόσεις εκπομπής θορύβου κάθε ελαστικού με τα χαρακτηριστικά του που αφορούν την κατανάλωση καυσίμων. Προτείνει, επίσης, οι σημάνσεις αυτές να συνδεθούν με σαφείς ευρωπαϊκές προδιαγραφές οχημάτων ικανών, σε συνδυασμό με τη χρήση των κατάλληλων τεχνολογιών οδοστρώματος, να περιορίζουν τον οδικό θόρυβο στο μισό (10 dB)· υπενθυμίζει, ωστόσο, τις ιδιαίτερες περιστάσεις που ισχύουν στα βόρεια κράτη μέλη όπου, το χειμώνα ή σε άλλες ακραίες καιρικές συνθήκες, πιθανόν να χρειάζεται η χρήση ορισμένων τύπων ελαστικών, π.χ. με ή χωρίς καρφιά, κατασκευασμένων ακριβώς για την ασφαλή αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών·

22. κατά την ανάπτυξη υλικών επίστρωσης που μπορούν να μειώσουν τον θόρυβο είναι αναγκαίο να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές κλιματικές και καιρικές συνθήκες, καθώς και οι δυνατότητες βελτίωσης της αντοχής της ίδιας της επίστρωσης σε αντιολισθητικές προστασίες (αλάτι, ελαστικά με καρφιά)·

23. υπογραμμίζει ότι η οδηγία 2000/14/ΕΚ σχετικά με την εκπομπή θορύβου στο περιβάλλον από εξοπλισμό προς χρήση σε εξωτερικούς χώρους συνιστά μέσο πρωταρχικής σημασίας·

24. αναγνωρίζει την ανάγκη αντικατάστασης ή προσαρμογής του υφιστάμενου τροχαίου υλικού το συντομότερο δυνατό, και σε κάθε περίπτωση μέχρι το 2020, καθώς και παροχής κινήτρων για τη χρήση πιο αθόρυβου εξοπλισμού· προς τούτο πρέπει να χρησιμοποιηθούν μέσα της αγοράς, όπως τέλη σιδηροδρομικής πρόσβασης, προκειμένου όσοι ρυπαίνουν να επωμίζονται το κόστος της ηχορύπανσης που προκαλούν. Μεσοπρόθεσμα, θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν πρόσθετα μέτρα, όπως η απαγόρευση της χρήσης τροχαίου υλικού που δε διαθέτει τις λιγότερο θορυβώδεις τεχνολογίες, στην περίπτωση όπου τα μέσα της αγοράς αποδειχθούν ανεπαρκή. Σε σχέση με αυτό, η ΕΤΠ υπενθυμίζει κυρίως την αναθεώρηση της πολιτικής της ΕΕ σχετικά με το σιδηροδρομικό θόρυβο, κυρίως δε τα πιλοτικά προγράμματα που εφαρμόζονται στη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες·

25. τονίζει την επιτακτική ανάγκη βελτιώσεων στις αστικές ζώνες, μέσω της ενθάρρυνσης της χρήσης πιο αθόρυβων μέσων μεταφοράς, όπως τα υβριδικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα και οι πιο αθόρυβες και βιώσιμες δημόσιες συγκοινωνίες·

26. συνιστά την υιοθέτηση πολεοδομικών μέτρων, όπως η χρήση τραμ και άλλων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας (συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων υπογείων σιδηροδρόμων), η προώθηση των μετακινήσεων πεζή ή με ποδήλατο, ο περιορισμός της οδικής κυκλοφορίας ή της ταχύτητας των οχημάτων, η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών πτυχών στις δημόσιες συμβάσεις και η παροχή στις τοπικές και περιφερειακές αρχές ικανών κινήτρων και ενημέρωσης όσον αφορά τους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς της ΕΕ·

Γ. *Προκλήσεις στις οποίες θα πρέπει να δώσει απάντηση η μελλοντική οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο*

27. ζητά να αναθεωρηθεί το Παράρτημα V της οδηγίας, που εκθέτει επιγραμματικά τις ελάχιστες προδιαγραφές για τα σχέδια δράσης που αφορούν το θόρυβο, και το Παράρτημα VI, που ορίζει τα δεδομένα που θα αποστέλλονται για το σκοπό αυτό στην Επιτροπή, προκειμένου να ενισχυθεί και να βελτιωθεί η εφαρμογή της οδηγίας, αλλά και να καταστεί εφικτή η σύγκριση των επιδόσεων των κρατών μελών·

28. προτείνει την τυποποίηση σε επίπεδο ΕΕ των μέσων και μεθόδων που σχετίζονται με το σχεδιασμό και/ή την υλοποίηση των σχεδίων δράσης όσον αφορά το θόρυβο, καθώς και την συμμετοχή ευρέος φάσματος ενδιαφερομένων φορέων, από ερευνητικά ιδρύματα και πανεπιστήμια μέχρι τοπικές και περιφερειακές αρχές, υπό το συντονισμό ενιαίου οργανισμού της ΕΕ·

29. επισημαίνει σε αυτό το πλαίσιο ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο αρμόδιος φορέας για την κατάρτιση του σχεδίου δράσης για τον θόρυβο δεν είναι ταυτόχρονα και υπεύθυνος για την υλοποίησή του, ζητά συνεπώς να δοθεί περισσότερη προσοχή σε αυτό το θέμα·

30. συνιστά στην Επιτροπή τη διεύρυνση της έννοιας της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης ώστε να καλύπτει και άλλα πεδία, όπως ο θόρυβος· στη συγκεκριμένη περίπτωση, σημείο αναφοράς θα πρέπει να είναι το Σύμφωνο των Δημάρχων·

31. ζητά την επίσπευση της ολοκλήρωσης του προγράμματος CNOSSOS-EU (κοινό μεθοδολογικό πλαίσιο αξιολόγησης του θορύβου) με στόχο την εισαγωγή μιας εναρμονισμένης μεθόδου μέτρησης για όλους τους χάρτες θορύβου που αφορούν τους τομείς των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, της βιομηχανίας και της αεροπλοΐας·

32. συνιστά στην Επιτροπή, μετά από ενδελεχή ανάλυση του αντίστοιχου αντικτύπου στις τοπικές και περιφερειακές αρχές, τη θέσπιση τιμών ενεργοποίησης και τιμών στόχων, βάσει των συστάσεων της ΠΟΥ για την υγεία, που να υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να αναλαμβάνουν δράση όταν το επίπεδο θορύβου φτάνει σε ένα ορισμένο όριο·

33. εκφράζει ορισμένες επιφυλάξεις σχετικά με τα ευρωπαϊκά πρότυπα όχλησης για την ηχορρύπανση, εφόσον αυτά δεν εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένης πολιτικής για τη μείωση των εκπομπών θορύβου. Η εφαρμογή τους εναπόκειται, πράγματι, στις τοπικές και περιφερειακές αρχές, πλην όμως τα μέτρα που ισχύουν στο επίπεδό τους είναι συχνά ανεπαρκή. Η θέσπιση προτύπων όχλησης για την ηχορρύπανση θα πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο μιας συνολικής ευρωπαϊκής πολιτικής για το θόρυβο που να συνδέει ξεκάθαρα τις πολιτικές εκπομπών και εισροών θορύβου. Η ΕΤΠ προτείνει να αναληφθούν οι εξής δράσεις:

— κατάρτιση θεματικής στρατηγικής για τον θόρυβο που να καθορίζει μία ευρωπαϊκή πολιτική για τον θόρυβο (με χρονοδιάγραμμα, μέτρα και προθεσμίες αξιολόγησης)·

— διασφάλιση ότι οι επιδιώξεις της οδηγίας για τον θόρυβο στο περιβάλλον θα ευθυγραμμίζονται με αυτές των μέτρων της ΕΕ για τον περιορισμό του θορύβου στην πηγή·

— ανάπτυξη μιας πολιτικής της ΕΕ για τις εκπομπές θορύβου, πράγμα που θα πρέπει να γίνει πριν από την αναθεώρηση της οδηγίας. Χρειάζονται πράγματι ορισμένα χρόνια έως ότου γίνουν αισθητά τα αποτελέσματα των μέτρων μείωσης του θορύβου στην πηγή·

— αναθεώρηση της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο.

34. επισημαίνει τη σημασία της υπενθύμισης των κατευθυντήριων τιμών που περιλαμβάνονται στην Πράσινη βίβλο για τη μελλοντική πολιτική για τον θόρυβο, και έχουν αναγνωριστεί ως στόχοι για την προστασία από τον θόρυβο στις πρόσφατες μελέτες της ΠΟΥ, απουσιάζουν ωστόσο από την τρέχουσα οδηγία· σημειώνει, εξάλλου, ότι ο θόρυβος από διαφορετικές πηγές λειτουργεί σωρευτικά και ότι ο σχεδιασμός νέων έργων πρέπει να βασίζεται στις μακροπρόθεσμες τιμές-στόχους της ΠΟΥ·

35. συνιστά την ανάπτυξη μεγαλύτερης συνεργίας μεταξύ των πολιτικών για το θόρυβο και για την ποιότητα του αέρα (τόσο η οδηγία της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, όσο και η οδηγία για τον θόρυβο προβλέπουν υποχρεώσεις όσον αφορά τα σχέδια δράσης), πράγμα που θα ευνοήσει την ανάληψη αποτελεσματικότερων κοινών δράσεων πολιτικής·

36. προτείνει, μετά από ενδελεχή ανάλυση του αντίστοιχου αντικτύπου στις τοπικές και περιφερειακές αρχές, τη θέσπιση στόχων μείωσης της έκθεσης στο θόρυβο, κατά το πρότυπο όσων εφαρμόστηκαν για την ρύπανση της ατμόσφαιρας και του κλίματος, συμπεριλαμβανομένου ενός στόχου μείωσης κατά 15 % έως το 2023 του αριθμού των ατόμων που εκτίθενται σε νυχτερινό θόρυβο 55 dB·

37. κρίνει σκόπιμο, κατά την κατάρτιση των μελλοντικών χαρτών θορύβου, να εξεταστεί το ενδεχόμενο μείωσης του ειδικού δείκτη L_{DEN} στο 40 dB και L_{NIGHT} στο 35 dB·

38. ζητά τη διευκρίνιση ορισμένων καίριων εννοιών της οδηγίας, και συγκεκριμένα των εννοιών «πολεοδομικό συγκρότημα» και «ζώνες ηρεμίας»·

Δ. *Ρόλος των περιφερειακών και τοπικών αρχών*

39. υπογραμμίζει τη σημασία της παροχής χρηματοδοτικής στήριξης και τεχνικής καθοδήγησης στις περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και της λήψης συμπληρωματικών εθνικών και ευρωπαϊκών μέτρων, για την εφαρμογή της πολιτικής της ΕΕ σχετικά με την ηχητική ρύπανση·

40. επισημαίνει τη σημασία της δημιουργίας ενός δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών και εμπειριών, καθώς και υιοθέτησης των βέλτιστων πρακτικών, μεταξύ των περιφερειών και των δήμων, το οποίο να περιέχει επίκαιρες πληροφορίες και να διατίθεται σε όλες τις γλώσσες·

41. συνιστά την αύξηση και τη βελτίωση της ποιότητας της ενημέρωσης που παρέχεται στις περιφέρειες και τους δήμους, καθώς και των μέσων στήριξης και καθοδήγησης όσον αφορά την προβολή, σε κοινούς χάρτες, του συνολικού θορύβου που προκύπτει από διαφορετικές πηγές. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, κάθε τοπική αρχή μπορεί να αποφασίζει αυτόνομα ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος διεξαγωγής εκστρατειών ενημέρωσης·

42. προτείνει την προώθηση εκστρατειών ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης για το θόρυβο σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, καθώς και τη διεξαγωγή δημόσιων διαβουλεύσεων και ακροάσεων που θα επιτρέψουν να γίνει καλύτερα κατανοητό το πρόβλημα και πιο σαφές στο κοινό·

43. συνιστά την ανάπτυξη περισσότερων συνεργιών μεταξύ των τοπικών και περιφερειακών αρχών και των τοπικών ΜΚΟ και οργανώσεων πολιτών, ειδικότερα δε μέσω της απονομής βραβείων και τιμητικών διακρίσεων, πράγμα που θα μπορούσε, εξάλλου, να συμβάλει στην ανάδειξη δημιουργικών ή οικονομικά αποδοτικών μέτρων που εφαρμόζονται ανά την ΕΕ·

Ε. ***Τελικές συστάσεις***

44. τονίζει ότι είναι αναγκαίο να καθοριστούν οριακές τιμές θορύβου τόσο για την διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας, όσο και για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, εξαιτίας των κανόνων προστασίας από τον θόρυβο. Κατά τον καθορισμό των τιμών ενεργοποίησης και/ή των τιμών στόχων, την εφαρμογή της οδηγίας και την λήψη τυχόν πρόσθετων μέτρων για την υπέρβαση των οριακών τιμών θορύβου, επιβάλλεται να τηρείται η αρχή της επικουρικότητας, πρέπει δε να λαμβάνονται υπόψη ο αντίκτυπος που τα μέτρα στις τοπικές και περιφερειακές αρχές, καθώς και οι κλιματικές και άλλες συνθήκες που επικρατούν στην Ευρώπη·

45. υπογραμμίζει τη σημασία της αναλογικότητας, ήτοι ότι τα περιβαλλοντικά οφέλη που θα προκύψουν από την εφαρμογή της οδηγίας δεν θα πρέπει να συνεπάγονται δυσανάλογο επιπλέον κόστος και διοικητικό φόρτο για τις επιχειρήσεις και τις δημόσιες αρχές.

Βρυξέλλες, 16 Φεβρουαρίου 2012

Η Πρόεδρος
της Επιτροπής των Περιφερειών
Mercedes BRESSO