



ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Αστική ρύπανση στην ΕΕ

Καθαρότερος ο αέρας στις πόλεις αλλά ο θόρυβος ακόμη στα
ύψη

Περιεχόμενα

I. ΟΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ	2
II. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ	3
1. Πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα στις πόλεις.....	3
2. Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης στις πόλεις.....	4
III. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ	6
Σύσταση 1: Προτεραιοποίηση των δράσεων κατά της ηχορύπανσης	6

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει, σύμφωνα με το άρθρο 265 του δημοσιονομικού κανονισμού, τις απαντήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις παρατηρήσεις που διατυπώνονται σε ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και θα δημοσιευτεί ταυτόχρονα με την εν λόγω ειδική έκθεση.

I. ΟΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΝ ΣΥΝΤΟΜΙΑ

Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) σχετικά με την αστική ρύπανση. Στην έκθεση παρέχεται μια ικανοποιητική επισκόπηση της νομικής κατάστασης καθώς και των δράσεων που έχουν αναληφθεί από την Επιτροπή και τις τρεις πόλεις που ελέγχθηκαν (Αθήνα, Βαρκελώνη και Κρακοβία) σε σχέση με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Από τότε που καθιερώθηκε, ο έλεγχος αποτελεί σταθερά για την Επιτροπή μια ευκαιρία περαιτέρω προβληματισμού, βελτιώσεων και αποτελεσματικής συνεργασίας με τα κράτη μέλη για την αντιμετώπιση της αστικής ρύπανσης, εν γένει, και ειδικότερα για τα ζητήματα της ποιότητας του αέρα και της μείωσης της ηχορύπανσης.

Η ποιότητα του αέρα και η μείωση του θορύβου αποτελούν σημαντικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως στο πλαίσιο της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και, ειδικότερα, της φιλοδοξίας μηδενικής ρύπανσης για ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από τοξικές ουσίες και του σχετικού σχεδίου δράσης για μηδενική ρύπανση. Η ατμοσφαιρική ρύπανση και ο περιβαλλοντικός θόρυβος επηρεάζουν αισθητά τη δημόσια υγεία, το περιβάλλον και τη συνολική ποιότητα ζωής των πολιτών. Η κακή ποιότητα του αέρα μπορεί να προκαλέσει αναπνευστικές και καρδιαγγειακές παθήσεις, πρόωρους θανάτους και μείωση του προσδόκιμου ζωής, ενώ η ηχορύπανση μπορεί να αποτελέσει αιτία άγχους, διαταραχών του ύπνου και γνωσιακών διαταραχών, μεταξύ άλλων προβλημάτων υγείας.

Η ΕΕ αναγνωρίζει ότι είναι σημαντικό να αντιμετωπιστούν τα εν λόγω ζητήματα και έχει εφαρμόσει διάφορες πολιτικές και οδηγίες με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση της ηχορύπανσης. Η αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων έχει αποκτήσει ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα μετά την έγκριση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Ωστόσο, απαιτείται να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες από όλα τα κράτη μέλη προκειμένου να επιτευχθούν επίπεδα θορύβου και ποιότητας του αέρα ασφαλή για την ανθρώπινη υγεία.

Όσον αφορά το γενικό συμπέρασμα που διατυπώνει το ΕΕΣ στην έκθεση σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν η Επιτροπή και τα επιλεγμένα κράτη μέλη στον τομέα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης¹, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης που διενήργησε το 2019 σχετικά με τις οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (οδηγίες ΠΑΑ), προκύπτει ότι η νομοθεσία είναι τουλάχιστον εν μέρει αποτελεσματική.

Το ΕΕΣ συνιστά στην Επιτροπή να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα της θέσπισης στόχων για τη μείωση του θορύβου και ορίων θορύβου σε επίπεδο ΕΕ στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο και της ευθυγράμμισης των κατώτατων ορίων που θέτει η οδηγία ως προς την αναφορά στοιχείων για την έκθεση σε θόρυβο με τα όρια που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας. Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σπουδαιότητα του ζητήματος, όπως και της σύστασης, και την αποδέχεται πλήρως. Η σύσταση συνάδει με τα συμπεράσματα της έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο που δημοσιεύθηκε το 2023, στην οποία επισημαίνεται ειδικότερα ότι η Επιτροπή θα αξιολογήσει πιθανές βελτιώσεις της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των στόχων μείωσης του θορύβου σε επίπεδο ΕΕ (όπως υπογραμμίζεται στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση).

¹ Βλ. σημείο 91 της ειδικής έκθεσης.

II. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ

1. Πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα στις πόλεις²

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι ο έλεγχος επικεντρώνεται σε τρεις πόλεις που αποτέλεσαν αντικείμενο περιπτώσιολογικής μελέτης και επιθυμεί να τονίσει ότι τα πρότυπα ποιότητας του αέρα πληρούνται σε πολλές άλλες πόλεις της ΕΕ.

Όσον αφορά τα πρόσφατα αποτελέσματα στον τομέα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στις 26 Οκτωβρίου 2022 πρότεινε να αναθεωρηθούν οι κανόνες της ΕΕ για τον ατμοσφαιρικό αέρα (οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα). Στις 14 Οκτωβρίου 2024 οι συννομοθέτες ενέκριναν την αναθεωρημένη οδηγία. Η οδηγία περιλαμβάνει δεσμευτική τιμή-στόχο για την επίτευξη μηδενικής ρύπανσης έως το 2050 και προβλέπει μηχανισμό τακτικής επανεξέτασης για να διασφαλιστεί η δυναμική πορεία προς την επίτευξή της. Καθορίζει αυστηρότερα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα που πρέπει να πληρούνται έως το 2030, σε συνδυασμό με αυστηρότερες προθεσμίες για ανάληψη δράσης, ενισχυμένη αξιολόγηση της ποιότητας του αέρα και ενημέρωση του κοινού. Η οδηγία περιλαμβάνει ρήτρα προσφυγής στη δικαιοσύνη, οι δε πολίτες θα έχουν επίσης το δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση για πρόκληση βλάβης στην υγεία λόγω ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Επιπλέον, η οδηγία για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών (οδηγία NEC) (βάσει της οποίας επιβάλλεται στα κράτη μέλη να μειώσουν τις εθνικές εκπομπές 5 βασικών ατμοσφαιρικών ρύπων τους) βρίσκεται σε στάδιο αξιολόγησης από την Επιτροπή, το οποίο θα ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2025. Όπως αναφέρεται στην έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την κατάσταση εφαρμογής της οδηγίας NEC για το 2024³, η συνολική συμμόρφωση με τις δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών της οδηγίας είναι σχετικά ικανοποιητική για όλους τους ρύπους εκτός της αμμωνίας. Ενόψει της εφαρμογής αυστηρότερων δεσμεύσεων μείωσης για την περίοδο μετά το 2030, απαιτείται συνεχής προσοχή για όλους τους ρύπους για τους οποίους η οδηγία ορίζει δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών.

Όσον αφορά την αντιμετώπιση του θορύβου, η Επιτροπή εξακολουθεί να εργάζεται για την υλοποίηση των δράσεων που αναφέρονται στην έκθεσή της σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο [COM(2023) 139 final], μεταξύ άλλων με την παροχή στήριξης στα κράτη μέλη στις δράσεις που αναλαμβάνουν για την υλοποίηση και την ενσωμάτωση, καθώς και με την επιτάχυνση της συμμόρφωσης. Εν προκειμένω, τον Φεβρουάριο του 2024 η Επιτροπή διοργάνωσε διαδικτυακό σεμινάριο για τα οδοστρώματα χαμηλού θορύβου, και τον Ιούνιο του 2024 διοργάνωσε, με τη συμμετοχή πολλών χωρών και χρησιμοποιώντας το εργαλείο TAIEX-EIR, εμβληματικό εργαστήριο για τον θόρυβο με θέμα την πρόοδο ως προς την επίτευξη των οριακών τιμών θορύβου των κρατών μελών και των στόχων μείωσης της ΕΕ. Τον Οκτώβριο του 2024 η Επιτροπή κίνησε έξι νέες διαδικασίες επί παραβάσει για τη μη υποβολή στοιχείων σχετικά με τους στρατηγικούς χάρτες θορύβου.

Όσον αφορά την παρατήρηση του ΕΕΣ⁴ σχετικά με τις ανεπάρκειες που διαπιστώθηκαν κατά την επιβολή από την Επιτροπή των οδηγιών ΠΑΑ και της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (οδηγία

² Βλ. σημεία 22 έως 35 της ειδικής έκθεσης.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A52024DC0348&qid=1722500216804>

⁴ Βλ. σημεία 56 έως 63 της ειδικής έκθεσης.

END) στις τρεις πόλεις που επιλέχθηκαν, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην ειδική έκθεση, οι επιλεγμένες πόλεις παρουσιάζουν ορισμένες βελτιώσεις.

2. Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης στις πόλεις

Η Επιτροπή τονίζει ότι υπάρχουν σημαντικές προκλήσεις στις οποίες πρέπει να ανταποκριθούν οι πόλεις προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις αρνητικές συνέπειες των μεταφορών στην υγεία και το περιβάλλον, όπως αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, στη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 %, στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση και στο ευρωπαϊκό σχέδιο για την καταπολέμηση του καρκίνου.

Σχεδόν το σύνολο του αστικού πληθυσμού της ΕΕ εκτίθεται σε συγκεντρώσεις λεπτών αιωρούμενων σωματιδίων (ΑΣ2,5) που υπερβαίνουν τα μέγιστα όρια που προβλέπονται στις τελευταίες κατευθυντήριες γραμμές του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ), ενώ σε όλα τα κράτη μέλη τα στοιχεία που αναφέρονται δείχνουν υπέρβαση των επιπέδων όζοντος και διοξειδίου του αζώτου. Όσον αφορά το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οι οδικές μεταφορές αποτελούν την κύρια πηγή οξειδίων του αζώτου (NOx) και ευθύνονται για το 48,6 % των εκπομπών το 2022, ενώ αντιπροσωπεύουν περίπου το 29,3 % των εκπομπών ΑΣ2,5 και ΑΣ10. Επιπλέον, το 70 % του αστικού πληθυσμού της ΕΕ εκτίθεται σε ανθυγιεινά επίπεδα θορύβου οδικής κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της ημέρας. Στη στρατηγική της για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα αναθεωρήσει το νομοθετικό πλαίσιο για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων σε όλη τη διάρκεια ζωής τους με τα πρότυπα εκπομπών και ασφάλειας. Πέραν της λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, προτείνεται να εξεταστεί και η λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης.

Στο πλαίσιο αστικής κινητικότητας που έχει θεσπίσει, η ΕΕ πρότείνει να αναληφθούν πιο αποφασιστικές δράσεις για την αστική κινητικότητα, με στόχο τη μετάβαση από την τρέχουσα προσέγγιση που βασίζεται στις κυκλοφοριακές ροές σε μια προσέγγιση που θα βασίζεται στην πιο βιώσιμη κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών. Σε αυτές τις δράσεις συγκαταλέγονται τα εξής:

- Ενθάρρυνση των ενεργών τρόπων κινητικότητας, όπως το περπάτημα και η ποδηλασία, διότι μειώνουν σημαντικά την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση των αστικών περιοχών. Στο πλαίσιο αστικής κινητικότητας του 2021, οι δημόσιες μεταφορές εδραιώνονται ως η ραχοκοκαλιά της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σε συνδυασμό με τους ενεργούς τρόπους κινητικότητας και τις υπηρεσίες κοινής κινητικότητας. Η ενεργός κινητικότητα θα ενισχυθεί περαιτέρω με την εφαρμογή της διακήρυξης της ΕΕ του 2024 για την ποδηλασία.
- Αναγνώριση ότι οι ζώνες χαμηλών εκπομπών (ΖΧΕ) μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό εργαλείο για την αντιμετώπιση των τοπικών προβλημάτων ποιότητας του αέρα, μέσω της μείωσης της πρόσβασης των πιο ρυπογόνων οχημάτων σε ευαίσθητες αστικές περιοχές.

Επιπλέον, σύμφωνα με τον αναθεωρημένο κανονισμό για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), οι 431 μεγαλύτερες πόλεις (αστικοί κόμβοι της ΕΕ) έχουν πλέον τη νομική υποχρέωση να εγκρίνουν σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), βάσει του οποίου δίνεται προτεραιότητα στους λιγότερο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς, και να συλλέγουν και να αναφέρουν σχετικά στοιχεία για τους βασικούς δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στην περίπτωση της Κρακοβίας, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) παρείχε ήδη συγχρηματοδότηση για την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 στο ΣΒΑΚ της μητροπολιτικής περιοχής της Κρακοβίας, στο πλαίσιο του οποίου θεσπίστηκαν οριζόντιες «προϋποθέσεις σχετικά με τη ρύπανση» που αφορούσαν όλα τα έργα στην Κρακοβία. Για την περίοδο προγραμματισμού 2021-2027, στη συμφωνία εταιρικής σχέσης με

την Πολωνία ορίζεται ότι η έγκριση των ΣΒΑΚ αποτελεί υποχρεωτική προϋπόθεση για την παροχή στήριξης από το ΕΤΠΑ σε επενδύσεις σε βιώσιμες αστικές μεταφορές⁵.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το ισχύον γενικό πλαίσιο πολιτικών συμβάλλει ουσιαστικά στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα και τη μηδενική ρύπανση. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει, πέραν της νομοθεσίας και των πολιτικών για την ποιότητα του αέρα, τον θόρυβο και τις μεταφορές (που αναφέρονται ανωτέρω), την παροχή στήριξης μέσω της αποστολής για «100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις» στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και μέσω αστικών πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως είναι το σύμφωνο οικολογικών πόλεων. Μέσω της αποστολής «100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις», διατέθηκε χρηματοδότηση σε στοχευμένες προσκλήσεις υποβολής προτάσεων για θέματα όπως η προώθηση των δημόσιων μεταφορών, η επανεξέταση του αστικού χώρου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας, οι πόλεις με μηδενική ρύπανση και τα σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό της έκθεσης σχετικά με την ανεπαρκή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των έργων ενωσιακής χρηματοδότησης που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης⁶, η Επιτροπή τονίζει ότι, από τη σκοπιά των ταμείων της πολιτικής συνοχής, η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί ζήτημα που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής. Οι καθορισμένοι στόχοι δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν μέσω των επιμέρους επενδύσεων μεμονωμένων δήμων εάν δεν εξεταστούν στο ευρύτερο πλαίσιο μιας μητροπολιτικής περιοχής. Για τον λόγο αυτόν, σε αρκετά προγράμματα του ΕΤΠΑ της περιόδου προγραμματισμού 2021-2027, όπως, για παράδειγμα, στο νέο πολυπεριφερειακό πρόγραμμα του ΕΤΠΑ στην Ισπανία, περιλαμβάνεται η προσέγγιση των λειτουργικών αστικών περιοχών.

Σε σχέση με την παρατήρηση που αφορά την απουσία δεικτών οι οποίοι μετρούν τη συμβολή των έργων στην επίλυση των προβλημάτων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης⁷, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για τα επιχειρησιακά προγράμματα της περιόδου 2014-2020 που χρηματοδοτήθηκαν από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ), δεν υπήρχαν κοινοί δείκτες για τη μέτρηση της ρύπανσης ούτε για τη μέτρηση της μείωσης του θορύβου. Σε επίπεδο ΕΕ, η παρακολούθηση της συμβολής της πολιτικής συνοχής στην επίτευξη των στόχων για καθαρό αέρα κατέστη δυνατή μέσω της εφαρμογής συστήματος δεικτών, στο πλαίσιο του οποίου ποσοτικοποιούνται οι δαπάνες που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων για καθαρό αέρα, με απόδοση ορισμένου συντελεστή στάθμισης σε κάθε κατηγορία επενδύσεων (πεδία παρέμβασης). Οι εν λόγω δείκτες αναπτύχθηκαν με βάση το μοντέλο δεικτών της ΕΕ για το κλίμα «δείκτες του Ρίο» — επισκεπτείτε τον σύνδεσμο: [Tracking cohesion policy air quality investments 2014-2020 | Data | European Structural and Investment Funds \(europa.eu\)](#) (Παρακολούθηση των επενδύσεων της πολιτικής συνοχής στην ποιότητα του αέρα 2014-2020 | Στοιχεία | Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία). Για την περίοδο 2021-2027 εξετάστηκε το ζήτημα της έλλειψης δεικτών σε σχέση με την ατμοσφαιρική ρύπανση και καθορίστηκαν δύο κοινοί δείκτες (δείκτης αποτελεσμάτων: RCR50 — Πληθυσμός που ωφελείται από μέτρα για την ποιότητα του αέρα και δείκτης εκροών: RCO39 — Εγκατεστημένα συστήματα παρακολούθησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης) βάσει του εγγράφου εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής [SWD(2021) 198 final]⁸.

⁵ Βλ. πλαίσιο 5 της ειδικής έκθεσης.

⁶ Βλ. σημεία 88 έως 90 της ειδικής έκθεσης.

⁷ Βλ. σημείο 101 της ειδικής έκθεσης.

⁸ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund, the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027 (ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Επιδόσεις, παρακολούθηση και αξιολόγηση του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Ταμείου Συνοχής και του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης για την περίοδο 2021-2027).

III. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΙΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΕΣ

Σύσταση 1: Προτεραιοποίηση των δράσεων κατά της νχορύπανσης

Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα των εξής παραμέτρων:

- α) θέσπιση στόχων για τη μείωση του θορύβου και ορίων θορύβου σε επίπεδο ΕΕ στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο·**
- β) ευθυγράμμιση των κατώτατων ορίων που θέτει η οδηγία ως προς την αναφορά στοιχείων για την έκθεση σε θόρυβο με τα όρια που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.**

Ημερομηνία-στόχος: 2029

Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση 1 στοιχεία α) και β).

Η Επιτροπή αναγνωρίζει και συμφωνεί ότι είναι σημαντικό να δοθεί προτεραιότητα στην ανάληψη δράσεων κατά της νχορύπανσης, μέσω της αξιολόγησης της σκοπιμότητας της εισαγωγής στόχων για τη μείωση του θορύβου και ορίων θορύβου σε επίπεδο ΕΕ στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο και της ευθυγράμμισης των κατώτατων ορίων που θέτει η οδηγία ως προς την αναφορά στοιχείων για την έκθεση σε θόρυβο με τα όρια που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας. Συμφωνεί επίσης με τη συνιστώμενη ημερομηνία-στόχο.