

**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**

A nível da União Europeia (UE), a Diretiva 2002/49/CE relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (a seguir designada por «diretiva»)[[1]](#footnote-2) é um instrumento legislativo fundamental para a proteção da saúde e do bem-estar das pessoas contra a poluição sonora excessiva provocada pelos transportes rodoviário, ferroviário e aeroportuário, bem como pelas grandes instalações industriais. Para o efeito, 1) estabelece uma abordagem comum com vista a evitar, prevenir e reduzir os efeitos prejudiciais do ruído ambiente e 2) proporciona uma base para o desenvolvimento de medidas destinadas a reduzir o ruído emitido pelas principais fontes. De um modo geral, é o instrumento jurídico da UE que visa estabelecer uma ligação entre a avaliação e as ações a nível local e mundial.

O artigo 11.º da diretiva impõe à Comissão Europeia a obrigação de apresentar, de cinco em cinco anos, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Tal relatório deve incluir uma análise do ambiente acústico, bem como das medidas disponíveis em matéria de redução do ruído ambiente, os progressos obtidos com a demais legislação da UE relativa às fontes de ruído e uma avaliação da necessidade de outras ações a nível da UE.

Este terceiro relatório de execução analisa a situação desde a publicação do segundo relatório[[2]](#footnote-3). Avalia a execução das ações propostas no segundo relatório de 2017, com base na avaliação de 2016 da diretiva[[3]](#footnote-4).

A Agência Europeia do Ambiente (AEA) indicou que o ruído é o segundo fator de doença ambiental mais importante na UE (a seguir à poluição atmosférica). A exposição prolongada a níveis elevados de poluição sonora pode ter consequências graves para a saúde (entre as quais, tensão arterial elevada, doenças cardiovasculares e mortalidade prematura) e afetar consideravelmente a saúde física, a saúde mental e o bem-estar (nomeadamente através de perturbações crónicas, como um elevado nível de perturbação do sono, *stress* e/ou incómodos). 20 % da população da UE — uma em cada cinco pessoas de todas as faixas etárias — vive em zonas onde os níveis de ruído prejudicam a saúde[[4]](#footnote-5).

No âmbito do Pacto Ecológico Europeu, a UE assumiu o compromisso de alcançar a ambição de poluição zero por um ambiente livre de substâncias tóxicas. O plano de ação para a poluição zero[[5]](#footnote-6) adotado em 2021 tem como meta específica reduzir em 30 % até 2030 o número de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes, em relação a 2017.

No âmbito do plano de ação para a poluição zero, a Comissão comprometeu-se a:

* centrar-se em combater melhor o ruído na fonte — em consonância com as conclusões da avaliação de 20163 da Diretiva Ruído Ambiente e da avaliação de 2020 da Diretiva Emissões Sonoras no Exterior[[6]](#footnote-7), nomeadamente assegurando a sua correta aplicação e, se for caso disso, melhorando o quadro regulamentar da UE em matéria de ruído dos veículos rodoviários e seus pneus, dos caminhos de ferro e das aeronaves — acompanhado de ações paralelas a nível mundial;
* dar seguimento à avaliação de 2020 da Diretiva Emissões Sonoras no Exterior, abrangendo o equipamento de exterior e analisando os progressos realizados em 2022; e ainda
* analisar a necessidade de estabelecer metas de redução do ruído a nível da UE na Diretiva Ruído Ambiente.

O plano de ação para a poluição zero salientou igualmente a necessidade de integrar de melhor forma os planos de ação dos Estados-Membros em matéria de ruído nos planos de mobilidade urbana sustentável, expandindo paralelamente a rede de transportes públicos não poluentes e promovendo meios de transporte mais ativos.

Tanto a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente[[7]](#footnote-8) como o Oitavo Programa de Ação em matéria de Ambiente confirmam a necessidade de reduzir o ruído[[8]](#footnote-9), que provém principalmente dos transportes. Neste sentido, a estratégia já contém uma lista de ações a levar a cabo em matéria de pneus[[9]](#footnote-10), taxas aeroportuárias[[10]](#footnote-11) e promoção do transporte ferroviário[[11]](#footnote-12).

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

A OMS procedeu a uma análise sistemática dos dados científicos subjacentes à quantificação dos efeitos do ruído na saúde em 2014-2018. A investigação sobre três dos oito efeitos para a saúde associados ao ruído (doenças cardiovasculares, perturbações do sono e incómodos) constituiu uma base suficiente para que a OMS recomendasse veementemente a redução do ruído abaixo de níveis específicos, consoante a fonte (quadro 1).

*Quadro 1: Níveis máximos de ruído recomendados pela OMS (OMS 2018[[12]](#footnote-13))*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Ruído nos períodos diurno, vespertino e noturno (Lden)[[13]](#footnote-14) | Ruído no período noturno (Lnight) 13 |
| Eixo rodoviário | 53 | 45 |
| Eixo ferroviário | 54 | 44 |
| Aeronaves | 45 | 40 |

Nos termos da diretiva, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão apenas os dados a partir de 55 Lden e de 50 Lnight. Estes níveis são superiores aos níveis máximos de ruído recomendados pela OMS (quadro 1). Isto significa que a análise da Comissão, que se baseia nos dados fornecidos pelos Estados-Membros ao abrigo da diretiva, abrange uma percentagem menor da população da UE do que abrangeria se os Estados-Membros fossem obrigados a apresentar dados em conformidade com as recomendações da OMS.

A AEA utilizou os dados comunicados para proceder a uma avaliação da exposição ao ruído nos Estados-Membros da UE, abrangendo 443 aglomerações (incluindo estradas, caminhos de ferro, aeroportos e instalações industriais), bem como 61 grandes aeroportos, 422 000 km de grandes eixos rodoviários e 39 000 km de grandes eixos ferroviários fora das aglomerações. Foi utilizada uma metodologia específica[[14]](#footnote-15) para colmatar as lacunas constatadas na comunicação de dados pelos Estados-Membros. Os resultados desta avaliação são apresentados na figura 1.

Um estudo encomendado pela Comissão[[15]](#footnote-16) avaliou o número de pessoas que, dos 447 milhões de cidadãos da UE, estão potencialmente expostas a níveis de ruído prejudiciais superiores ao máximo recomendado pela OMS. Verificou-se que tal era o caso para 167 milhões no que diz respeito ao ruído rodoviário, 36 milhões em relação ao ruído ferroviário e 15 milhões em relação ao ruído das aeronaves. O número de pessoas expostas a níveis acima dos limiares da diretiva, oficialmente comunicado à AEA, é apresentado na figura 1 *infra*.



*Figura 1: Número de pessoas expostas a um nível de ruído ambiente superior a 55 dB Lden nos 27 Estados-Membros da UE em 2007, 2012 e 2017. Conforme exigido pela diretiva, os dados são apresentados em função da fonte de ruído (tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo e sítios de atividade industrial), para os três anos mencionados, conjugando dados relativos a localizações dentro e fora das aglomerações e com base nos dados apresentados à Comissão até 1 de janeiro de 2021*[[16]](#footnote-17).

O quadro 2 apresenta o número de pessoas extremamente incomodadas, com graves perturbações do sono e sujeitas a cardiopatias isquémicas, bem como o número de mortes prematuras devidas ao ruído.

*Quadro 2: Efeitos na saúde, segundo as categorias exigidas pela diretiva, calculados de acordo com os métodos desenvolvidos pela OMS e utilizando os dados de 2017*[[17]](#footnote-18)*.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Incómodo extremo | Grave perturbação do sono | Casos de cardiopatia isquémica | Morte prematura |
| Tráfego rodoviário | 14 400 000 | 3 700 000 | 33 600 | 8 900 |
| Tráfego ferroviário | 3 100 000 | 1 600 000 | 5 600 | 1 500 |
| Tráfego aéreo | 900 000 | 200 000 | 2 000 | 200 |

Os Estados-Membros elaboraram mapas de ruído no que diz respeito à quase totalidade dos locais necessários nos últimos 20 anos. Estes mapas foram atualizados quatro vezes (de cinco em cinco anos). Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, da diretiva, os dados relativos ao ruído podem ser consultados no sítio Web da AEA[[18]](#footnote-19). Foi igualmente criado um Observatório e Serviço de Informação sobre o Ruído para a Europa (NOISE) que utiliza uma representação geoespacial e está agora a ser adaptado e alargado a nível da UE na sequência da decisão da Comissão de 2021 que institui um mecanismo de comunicação obrigatória[[19]](#footnote-20). As novas disposições em matéria de comunicação de informações, que entraram em vigor em 1 de janeiro de 2022, permitirão determinar em breve a exposição e seus efeitos para a saúde em todas as habitações da UE (contanto que seja disponibilizado um mapa de ruído). Será igualmente possível consultar as medidas constantes de quaisquer planos de ação que tenham sido adotados.

As perspetivas para a exposição ao ruído são apresentadas na figura 2 *infra*.

Chart, bar chart

Description automatically generated

*Figura 2: Número de pessoas na UE-27 expostas a níveis de ruído ambiente superiores aos 55 dB Lden estabelecidos na diretiva (dados combinados para localizações dentro e fora das aglomerações) e acima dos níveis da OMS*[[20]](#footnote-21)*. As estimativas para 2030 baseiam-se na aplicação das medidas existentes a nível da UE e a nível local e têm em conta as previsões de aumento do tráfego e da população.*

A exposição ao ruído manteve-se bastante estável e não diminuiu, apesar de 20 anos de aplicação da diretiva e de outras políticas e limites nacionais de ruído. O primeiro relatório integrado de prospetiva da poluição zero considerou recentemente ser pouco provável que se verifique uma redução do número de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes rodoviários superior a 19 % até 2030 (ou seja, muito abaixo da meta de redução de 30 % estabelecida no plano de ação para a poluição zero), a menos que seja adotado um conjunto substancial de novas medidas a nível nacional, regional e local e que a ação reforçada da UE em todos os setores relevantes conduza a uma redução significativa da poluição sonora[[21]](#footnote-22).

**3. Aplicação da diretiva até à data**

Nos termos do artigo 7.º e do artigo 8.º da diretiva, os Estados-Membros tinham de elaborar mapas e planos de ação para as aglomerações, os eixos rodoviários e ferroviários e os aeroportos abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva. Com exceção de dois Estados‑Membros em relação aos quais subsistem algumas questões, até à data, 25 Estados‑Membros elaboraram a quase totalidade dos mapas necessários e adotaram, pelo menos, um plano quinquenal (abrangendo assim cerca de 98 % da população da UE).

No entanto, registaram-se atrasos consideráveis durante a primeira e a segunda rondas de mapas e planos. Por conseguinte, a Comissão instaurou processos de infração contra 15 Estados-Membros[[22]](#footnote-23) por aplicação inadequada, nomeadamente em virtude da inexistência de mapas de ruído, planos de ação e consultas públicas. A melhoria do cumprimento dos requisitos previstos na diretiva permitiu o encerramento de sete processos de infração[[23]](#footnote-24), tendo sido realizados progressos significativos em relação aos restantes oito. Por conseguinte, este esforço para fazer cumprir a diretiva contribuiu significativamente para a sua aplicação.

Registaram-se igualmente 43 processos de infração por não comunicação, geralmente relacionados com atrasos na transposição das alterações técnicas que introduzem na legislação nacional dos Estados-Membros as metodologias mais avançadas de cálculo do ruído e da saúde.

Em 2022, o Tribunal de Justiça da União Europeia proferiu acórdãos sobre dois casos de aplicação incorreta da diretiva[[24]](#footnote-25). Em especial, o Tribunal de Justiça decidiu que, independentemente dos níveis de ruído a que as pessoas estão expostas e dos limites nacionais de ruído, os Estados-Membros devem sempre elaborar mapas, avaliar os efeitos na saúde e adotar planos de ação nos casos em que o ruído seja ou possa vir a ser prejudicial para a saúde humana. Também se pronunciou no sentido de que os planos de ação se destinam a gerir o ruído e não apenas a reduzi-lo. Assim, o Tribunal de Justiça confirmou o objetivo da diretiva de proteger a saúde e explicou que os limites nacionais servem simplesmente como possíveis critérios na definição de intervenções prioritárias.

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 vinculativos a nível nacional se assim o desejarem. Tais valores foram fixados em 21 Estados-Membros e noutros quatro foram fixados objetivos não vinculativos. No entanto, até à data, há poucos dados disponíveis que apontem para uma aplicação efetiva, possivelmente porque o cumprimento destes limites pode exigir medidas unilaterais em fim de ciclo a nível local (por exemplo, barreiras acústicas), que tendem a ser onerosas e ineficazes em termos de custos15.

A dificuldade em aplicar os limites nacionais e locais, no âmbito dos planos de ação, depende também da forma como a diretiva é aplicada no terreno. As autoridades competentes responsáveis pela aplicação da diretiva, identificadas durante as verificações conformidade, são normalmente os municípios para as aglomerações, os operadores de infraestruturas ferroviárias para os eixos ferroviários e as autoridades nacionais para os aeroportos[[25]](#footnote-26). No que concerne aos eixos rodoviários, há uma variedade de autoridades competentes, desde gestores de redes nacionais a municípios pequenos e muito pequenos. Conforme já foi referido no último relatório da Comissão de 2017, dois estudos recentes desta instituição 15, 25 confirmaram que a escolha das medidas é limitada, uma vez que as autoridades competentes nem sempre estão autorizadas a tomar todas as medidas possíveis. 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 e a subsequente falta de comparabilidade dos mapas de ruído entre os diferentes países. 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 a aplicação atempada das medidas estabelecidas na diretiva.

A transposição para a legislação nacional das recentes alterações dos métodos de avaliação do ruído e da saúde constantes da diretiva foi feita corretamente na totalidade dos 27 Estados‑Membros, quer mediante a adoção de novos regulamentos de execução, quer mediante a adaptação da legislação em vigor. Além dos indicadores da UE (Lden e Lnight), continuam a ser utilizados os indicadores nacionais, mas a harmonização dos métodos de avaliação em 2018[[26]](#footnote-27) e a harmonização dos métodos de avaliação da saúde em 2022[[27]](#footnote-28) conduziram a uma maior articulação da avaliação em toda a UE, através da normalização das abordagens.

Os dados de 2022 utilizarão métodos harmonizados e, por conseguinte, não serão diretamente comparáveis com os dados dos anos anteriores em que foram utilizados métodos nacionais. No entanto, as tendências com base nos dados de 2007, 2012 e 2017 podem ser identificadas após uma correção do novo método, permitindo assim a análise apresentada nas duas figuras *supra*. Estes dados corrigidos serão também utilizados para avaliar os progressos realizados na concretização da meta de ruído para 2030 fixada pelo plano de ação para a poluição zero.

No âmbito do último relatório de execução da Comissão foram previstas várias medidas destinadas a melhorar a situação. A título de exemplo, a Comissão impôs aos Estados‑Membros a obrigação de avaliarem o ruído e adotarem planos de ação através dos processos de infração acima referidos. Para uma melhor aplicação, alguns Estados-Membros reconsideraram a repartição de responsabilidades sugerida pela Comissão. A Comissão promoveu a política urbana por meio das orientações para os planos de mobilidade urbana sustentável. Além disso, facilitou a aplicação de soluções de redução do ruído ferroviário através de financiamento[[28]](#footnote-29) e, ao propor critérios de taxonomia[[29]](#footnote-30), preparou o terreno para medidas destinadas a incentivar a entrada no mercado de veículos rodoviários e aéreos mais silenciosos.

O artigo 1.º da diretiva exige uma abordagem combinada que consista na aplicação de medidas locais através de planos de ação e da legislação da UE em matéria de emissões na fonte. Por conseguinte, a Comissão estudou as medidas que podem ser aplicadas da melhor forma a nível da UE e a nível local para reduzir o ruído de uma forma eficaz em termos de custos e determinou o nível a que deve ser adotada legislação nesta matéria.

Três das medidas identificadas nos dois relatórios anteriores ainda não foram tomadas: a reformulação do âmbito de aplicação da diretiva, a adaptação da legislação relativa às fontes de emissão e a ligação das intervenções às metas em matéria de saúde. A prossecução destas medidas já é possível devido a um melhor conhecimento dos respetivos custos e dos efeitos na saúde.

A diretiva exige igualmente que as autoridades competentes protejam contra o ruído as zonas tranquilas em ambientes urbanos e rurais. A designação e a proteção de zonas tranquilas ocorreram principalmente nas cidades, sendo necessários mais progressos na designação e proteção de zonas tranquilas nas zonas rurais. Tal pode dever-se ao facto de a diretiva não prever uma definição uniforme dessas zonas tranquilas.

De um modo geral, existe falta de clareza na diretiva no que diz respeito à inconsistência entre o âmbito de aplicação alargado do artigo 2.º[[30]](#footnote-31) — que parece incluir todo o ruído ambiente a que os seres humanos estão expostos — e o facto de as petições dos cidadãos denunciarem efeitos adversos para a saúde decorrentes não só de ruído associado aos transportes, mas também de ruído produzido por turbinas eólicas e atividades comerciais. Estas duas fontes não são explicitamente mencionadas na definição de ruído ambiente constante da artigo 3.º, alínea a)[[31]](#footnote-32), pelo que não são abrangidas pela diretiva. O artigo 4.º (Autoridades competentes) não suscita questões específicas, uma vez que as autoridades foram claramente identificadas pelos Estados-Membros. Verificou-se a utilização sistemática dos indicadores definidos no artigo 5.º, designadamente Lden e Lnight. Os métodos de avaliação foram atualizados em 2021 e transpostos por todos os Estados-Membros para as respetivas legislações nacionais. Subsistem algumas questões específicas em relação aos mapas referidos no artigo 7.º e aos planos de ação previstos no artigo 8.º. Em especial, cerca de 2 % da população da UE que deveria ter sido abrangida por mapas e planos ainda não o é. Nos termos do artigo 9.º, foi realizada uma consulta pública sobre todos os planos de ação adotados, que assumiu, geralmente, a forma de uma publicação nos sítios Web da autoridade competente. Por último, os atrasos significativos na comunicação dos mapas e dos planos de ação, tal como exigido pelo artigo 10.º, levaram, em última análise, a que muitos mapas e planos só fossem comunicados em 2021.

**4. Resultados da diretiva até à data**

Para apreciar o sucesso da diretiva no que diz respeito à redução dos problemas de saúde até à data, importa, em primeiro lugar, avaliar até que ponto é tecnicamente viável reduzir a exposição ao ruído aplicando as soluções atualmente disponíveis e sem limitar seriamente os transportes. O estudo de 2021 acima referido, encomendado pela Comissão15, analisou os dados dos Estados-Membros, outros documentos pertinentes da UE e nacionais, bem como as publicações científicas mais recentes. Procedeu igualmente a uma consulta alargada às autoridades competentes e às partes interessadas de todos os Estados-Membros, por meio de entrevistas aprofundadas, de dois seminários e de uma consulta pública em linha. De um modo geral, confirmou a maioria das conclusões do estudo de avaliação de 2016, nomeadamente que a diretiva é conforme com a demais legislação, continuando a ser pertinente no que se refere ao problema do ruído, e que a aplicação das medidas através de planos de ação é eficaz em termos de custos.

O estudo de 202115 concluiu igualmente que a redução máxima tecnicamente viável do ruído entre 2017 (data da última análise) e a data relativamente próxima de 2030 é de cerca de 45 %. A diretiva contribui de forma significativa para essa potencial redução, uma vez que funciona como legislação-quadro que articula o direito da UE com o direito nacional e pode coordenar a aplicação das medidas — melhorando assim os seus resultados e, em última análise, tornando eficazes os investimentos nessas medidas. A diretiva não especifica quais as medidas que devem ser consideradas prioritárias, pelo que as medidas aplicadas podem, em alguns casos, continuar a ser ineficazes (por exemplo, as rodas lisas dos novos vagões de mercadorias quando comparadas com as rodas não lisas não reduzem o ruído tanto quanto poderiam reduzir em carris mantidos em boas condições). Os custos administrativos diretos associados à aplicação da diretiva são muito baixos (anualmente, 0,04 EUR por habitante afetado). A diretiva continua a ser o principal fator que permite uma avaliação digitalizada e baseada no conhecimento dos impactos do ruído na saúde e, com base nos seus resultados, as decisões podem ser tomadas de forma eficaz a nível local, regional, nacional e da UE.

A diretiva não indica quais as medidas que devem ser aplicadas, pelo que os seus efeitos diretos se limitam a harmonizar a abordagem à avaliação dos efeitos. A diretiva não estabelece uma meta específica nem dá prioridade às ações a empreender a nível local, nacional ou transfronteiriço. Embora os planos de ação locais estejam no cerne da redução do ruído, cabe a cada um deles especificar o nível local de ambição e as medidas a tomar após ter avaliado os benefícios que estas medidas trarão para a saúde e, eventualmente, corrigi-las com base nas reações do público em geral.

O estudo de 202115 concluiu que as autoridades competentes têm agora uma compreensão muito mais clara da extensão do problema do ruído e das soluções à sua disposição, mas que o público em geral nem sempre está ciente da situação em termos de ruído e da dimensão do seu impacto na saúde.

A avaliação de 20163 concluiu que a diretiva é pertinente (uma vez que o ruído continua a ser um problema importante para as pessoas) e que é conforme com outros atos legislativos da UE, mesmo que não seja efetivamente utilizada para orientar outros desenvolvimentos legislativos e aplicar medidas locais. A diretiva prossegue o seu objetivo de harmonizar o processo de gestão do ruído de forma eficiente em termos de custos. A aplicação das medidas em matéria de ruído propostas em alguns planos de ação locais e nacionais seria extremamente eficiente em termos de custos: O estudo de 202115 confirmou este facto, demonstrando que existe um retorno de 10 EUR em benefícios sociais por cada euro gasto em medidas específicas, o que significa que a adoção de medidas específicas em matéria de ruído pelas autoridades dos Estados-Membros não só contribui para resolver um problema de saúde, como também produz benefícios sociais a longo prazo. O valor acrescentado da UE até à data inclui uma melhor harmonização e digitalização dos processos de gestão do ruído em toda a União, embora estes processos ainda não tenham produzido os benefícios para a saúde visados pelo artigo 1.º, alínea c), da diretiva. O estudo de 2021 sublinha que teria ocorrido uma redução substancial dos efeitos negativos para a saúde, em conformidade com o artigo 1.º, se tivessem sido aplicadas medidas técnicas existentes (por exemplo, adaptando os produtos existentes ou operando os veículos de transporte em causa de forma diferente), com um custo anual de apenas algumas dezenas de euros por cidadão da UE[[32]](#footnote-33).

O estudo de 202115 testou as medidas mais eficientes em termos de custos por referência a um cenário de base, a fim de quantificar os benefícios para a saúde. No que se refere aos eixos rodoviários, tendo em conta que os veículos elétricos não são mais silenciosos do que os veículos com motor de combustão a velocidades superiores a 30 km/h, o mais indicado é utilizar pneus melhores e reforçar o pavimento das vias em locais específicos; no caso dos eixos ferroviários, trata-se de melhorar as vias férreas e apostar em veículos com baixo nível de ruído; para os aeroportos, devem ser tomadas medidas para operar aeronaves da forma menos ruidosa, bem como para renovar a frota e reduzir o tráfego noturno. No que diz respeito ao ruído industrial, a recente proposta da Comissão[[33]](#footnote-34) de revisão da Diretiva 2010/75/UE relativa às emissões industriais[[34]](#footnote-35) visa reforçar a proteção da saúde humana e do ambiente contra os efeitos adversos da poluição proveniente de grandes instalações agroindustriais. Tal deverá também gerar benefícios conexos positivos através de uma maior redução do ruído.

**5. Resultados até à data da demais legislação da UE relativa às fontes de ruído**

A UE dispõe dos seguintes regulamentos pertinentes em matéria de ruído proveniente de eixos rodoviários, eixos ferroviários, aeronaves, equipamentos de exterior e fontes industriais.

Os instrumentos relevantes em termos de **ruído rodoviário** são os seguintes: Regulamento (UE) n.º 540/2014 para automóveis de passageiros, veículos comerciais ligeiros, autocarros e camiões[[35]](#footnote-36); Regulamento (UE) n.º 168/2013 para ciclomotores e motociclos[[36]](#footnote-37); Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à homologação de veículos rodoviários, incluindo os requisitos aplicáveis aos pneus[[37]](#footnote-38); Regulamento (UE) 2020/740 da Comissão relativo à rotulagem dos pneus[[38]](#footnote-39). Dois estudos recentes[[39]](#footnote-40), que analisaram o potencial dos dois primeiros regulamentos, concluíram que estes não produziram todos os benefícios e, em especial, demonstraram que a medida mais eficiente em termos de custos teria sido exigir a utilização de pneus pouco ruidosos. O Regulamento (UE) n.º 540/2014 e o Regulamento (UE) 2020/740 poderiam ter levado à utilização de pneus pouco ruidosos em veículos novos. Em especial, o Regulamento (UE) 2020/740 poderia ter contribuído indiretamente se tivesse sido mais eficaz na persuasão dos consumidores no sentido de preferirem pneus pouco ruidosos[[40]](#footnote-41).

Os principais instrumentos para o **ruído ferroviário** são o Regulamento (UE) n.º 1304/2014 relativo ao ruído do material circulante[[41]](#footnote-42) e o Regulamento (UE) 2015/429 sobre as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruídos[[42]](#footnote-43). O Regulamento (UE) n.º 1304/2014 foi recentemente revisto e, a partir de dezembro de 2024, impõe «itinerários silenciosos» nos itinerários de transporte de mercadorias mais movimentados na UE, onde praticamente só serão admitidos veículos de mercadorias pouco ruidosos, o que também produzirá efeitos colaterais significativos para o resto da rede. A avaliação de 2021 do Regulamento (UE) 2015/429 relativo à tarifação do custo dos efeitos do ruído concluiu que o regulamento teve um efeito positivo, mas bastante limitado, na transição para veículos de mercadorias pouco ruidosos[[43]](#footnote-44), pelo que será objeto de revogação.

O instrumento relevante em termos de **ruído das aeronaves** é o Regulamento (UE) n.º 598/2014 relativo às regras e procedimentos para as medidas relacionadas com o ruído nos aeroportos[[44]](#footnote-45). O estudo de 2022 sobre a redução do ruído nos aeroportos 25 constatou uma série de deficiências no que diz respeito à sua aplicação. O estudo salientou igualmente que o conceito de objetivo de redução do ruído estabelecido no Regulamento (CE) n.º 598/2014 não está claramente refletido na Diretiva Ruído Ambiente. As partes interessadas têm solicitado com frequência uma alteração neste sentido, bem como no que diz respeito à forma de avaliar a relação custo-eficácia das diferentes medidas.

A legislação da UE em matéria de **ruído proveniente de equipamentos de exterior**, enunciada principalmente na Diretiva Emissões Sonoras no Exterior[[45]](#footnote-46), é igualmente pertinente. A avaliação de 2020 desta diretiva[[46]](#footnote-47) concluiu que esta tinha contribuído significativamente para a redução das emissões sonoras dos equipamentos de exterior e para garantir o investimento dos fabricantes na investigação e no desenvolvimento de conceções, mecanismos e estratégias pertinentes; além disso, continua a ser a principal força impulsionadora da redução do ruído para este tipo de equipamentos. No entanto, a avaliação identificou também alguns pontos críticos a melhorar, em especial a necessidade de adaptar uma série de aspetos a fim de refletir o progresso técnico (por exemplo, âmbito de aplicação, limites de ruído, métodos de medição do ruído, procedimentos de avaliação da conformidade, recolha de dados relativos ao ruído e articulação com o «novo quadro legislativo»[[47]](#footnote-48)).

**6. Recomendações e próximas etapas**

Os dados dos mapas de ruído mostram que o grande número de pessoas que sofrem efeitos graves para a saúde devido ao ruído se manteve bastante estável nos últimos 15 anos.

Em dezembro de 2022, a Comissão Europeia publicou o primeiro relatório integrado de monitorização e prospetiva da poluição zero, que inclui uma perspetiva sobre o ruído[[48]](#footnote-49). O relatório salienta que a meta estabelecida no plano de ação para a poluição zero de reduzir em 30 %, em relação a 2030, o número de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes, em comparação com 2017, não será alcançado se não forem tomadas novas medidas. O relatório prevê ainda que, mesmo com a aplicação das medidas previstas, o número total de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes aumentará 3 % até 2030, mas explica também que um conjunto substancial de novas medidas tomadas a nível local poderá reduzir esse número em 19 % até 2030. O relatório referiu a necessidade de envidar mais esforços para resolver o problema do ruído proveniente dos transportes rodoviários, que continuam a ser o maior poluente sonoro. A consecução da meta do plano de ação para a poluição zero exigirá medidas que visem não só as zonas com problemas agudos de ruído, mas também as zonas com níveis de ruído moderados. Tal exigirá uma conjugação de medidas, incluindo uma regulamentação mais rigorosa em matéria de ruído no caso dos transportes rodoviários; melhor planeamento urbano e dos transportes; e reduções significativas do tráfego rodoviário e da velocidade do tráfego rodoviário nas cidades.

A redução do número de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes na UE exige uma ação a todos os níveis (da União, nacional, regional e local).

Uma vez que já estão disponíveis soluções eficientes em termos de custos, estas devem ser aplicadas de forma mais célere. O estudo de 202115 sobre a Diretiva Ruído Ambiente pretendeu reforçar a aplicação das medidas mais eficazes em termos de custos, identificando um conjunto de leis a nível local, nacional, da UE e internacional que impulsiona a ação neste domínio. Outros estudos realizados em 202139 e 202225 sobre a legislação relativa aos veículos rodoviários e à gestão do ruído nos aeroportos confirmaram que se trata de ações prioritárias.

Os estudos acima referidos mostraram igualmente que não existe legislação ou medida única que, por si só, simplifique a aplicação das medidas adequadas para obter reduções significativas. Em vez disso, um conjunto limitado de melhorias harmonizadas num número muito reduzido de instrumentos permitiria reduzir a exposição ao ruído. A atual legislação foi considerada coerente (no sentido de que não existem sobreposições ou contradições), mas os progressos foram dificultados pela ausência de um objetivo comum da política relativa ao ruído. No entanto, a meta e os compromissos em matéria de ruído estabelecidos no plano de ação para a poluição zero reforçaram a dinâmica política para acelerar e intensificar as políticas e as medidas legislativas para a redução da poluição sonora.

A principal necessidade consiste em combater o ruído proveniente dos transportes rodoviários através de novas medidas e intervenções práticas. Para os eixos rodoviários, é necessário considerar a utilização de pneus silenciosos, pavimentos rodoviários pouco ruidosos e limites de velocidade reduzidos, uma vez que a eletrificação dos veículos não trará quaisquer benefícios. Em especial, a legislação relativa aos pneus deve ser reforçada a fim de obter o máximo benefício, uma vez que se trata da medida de redução do ruído mais eficiente em termos de custos15, 39. As medidas para outros modos de transporte devem incluir carris silenciosos e lisos, juntamente com vagões silenciosos para os caminhos de ferro, e melhores procedimentos de voo, juntamente com medidas para as operações noturnas das aeronaves. Os operadores de modos de transporte e de infraestruturas de transporte inovadores devem também ser incentivados a continuar a participar em tecnologias e produtos «silenciosos desde a conceção».

Uma ação eficaz exige uma abordagem abrangente em todos os setores em causa que reúna os diferentes intervenientes relevantes.

A nível da UE, a Comissão dará prioridade, sempre que necessário, a ações destinadas a:

* rever os limites aplicáveis aos pneus, tendo por base o Regulamento UNECE n.º 117[[49]](#footnote-50);
* acelerar a introdução de vagões exclusivamente silenciosos, melhorando a implementação de «itinerários silenciosos», em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1304/201441;
* promover procedimentos aperfeiçoados para reduzir o ruído resultante da aterragem e descolagem de aeronaves;
* introduzir taxas ambientais para aumentar a utilização de aeronaves silenciosas aquando da revisão da Diretiva Taxas Aeroportuárias[[50]](#footnote-51).

A Comissão apoiará igualmente os Estados-Membros com instrumentos e ações pertinentes no âmbito do plano de ação para a poluição zero.

A nível nacional, continua a ser fundamental a aplicação da Diretiva Ruído Ambiente e da legislação pertinente em matéria de fontes. Cabe aos Estados-Membros acelerar os seus esforços de conformidade e assegurar que os seus planos de ação em matéria de ruído prevejam sistematicamente:

* a introdução de pavimentos silenciosos sempre que é feita a repavimentação de uma via movimentada, recorrendo às orientações relativas aos contratos públicos ecológicos[[51]](#footnote-52);
* a redução dos limites de velocidade, sempre que existam outros benefícios conexos, como a segurança;
* a manutenção das vias férreas de modo a que os carris se mantenham lisos e a instalação de carris com baixas emissões nas proximidades de residências;
* o estabelecimento de objetivos adequados de redução do ruído, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 598/2014 relativo ao ruído nos aeroportos, juntamente com medidas eficazes para os alcançar.

É necessária uma cooperação otimizada entre as autoridades nacionais, regionais e locais. É igualmente necessário reforçar a capacitação dos intervenientes locais e incentivá-los a replicar iniciativas exemplares de cidades de toda a UE para combater a exposição à poluição sonora ambiental nas zonas urbanas e promover uma boa saúde e uma boa qualidade de vida. Os representantes da sociedade civil devem também ser incentivados a garantir que os planos de ação para a gestão do ruído sejam devidamente executados e permitam melhorar a redução do ruído a nível local.

Por conseguinte, a Comissão tirará pleno partido do potencial do Acordo Cidade Verde para acelerar a redução da poluição sonora a nível das cidades. Os esforços pioneiros das 100 cidades que já assinaram o Acordo Cidade Verde[[52]](#footnote-53) devem inspirar outras cidades da UE. O compromisso assumido pelas partes no Acordo Cidade Verde — que inclui a aplicação dos planos de ação da diretiva — no sentido de alcançar uma redução significativa da poluição sonora até 2030 e de se aproximar dos níveis recomendados pela Organização Mundial da Saúde é exemplar. Não só desenvolverão planos ambiciosos, como também se comprometerão a assegurar a sua aplicação. A elaboração adequada de planos de ação em matéria de ruído eficientes em termos de custos e com uma boa relação custo-eficácia pressupõe competências especializadas e todas as autoridades locais podem utilizar esta rede de cidades como um grande recurso para adquirir conhecimentos.

A Comissão basear-se-á nos compromissos assumidos pelas partes no Acordo Cidade Verde, promovendo o intercâmbio de orientações sobre a elaboração dos planos de ação em matéria de ruído. Incentivará igualmente a utilização direcionada de regimes de apoio, como a ferramenta TAIEX-EIR PEER 2 PEER para as partes no Acordo Cidade Verde e as autoridades competentes, em especial com vista a divulgar boas práticas em matéria de gestão do ruído urbano em toda a UE. Além disso, a utilização do Instrumento de Assistência Técnica[[53]](#footnote-54), que proporciona aos Estados-Membros (a pedido destes) competências técnicas específicas para conceber e executar reformas num vasto leque de domínios de intervenção (incluindo a aplicação dos requisitos ambientais decorrentes da legislação ambiental da UE, como a Diretiva Ruído Ambiente) será considerada uma forma de reforçar a ação a nível das cidades.

A Comissão não só reforçará as atuais ações a curto prazo em matéria de legislação relativa às fontes, como procurará também melhorar a aplicação da Diretiva Ruído Ambiente. A Comissão avaliará igualmente possíveis melhorias da diretiva, incluindo metas de redução do ruído a nível da UE (tal como sublinhado no plano de ação para a poluição zero).

Por último, a Comissão, em consonância com a abordagem global do Pacto Ecológico Europeu, ponderará potenciais sinergias na luta contra a poluição sonora fora do âmbito de aplicação da Diretiva Ruído Ambiente, que incide principalmente sobre os efeitos para a saúde humana. A investigação futura[[54]](#footnote-55) e um maior acesso aos dados, nomeadamente através da Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho (EMODnet)[[55]](#footnote-56), proporcionarão uma melhor compreensão de uma perspetiva mais integrada que inclua os impactos do ruído no ambiente e na biodiversidade (p. ex. os abordados em relação ao ruído submarino no contexto da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha).

1. Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente ([JO L 189 de 18.7.2002, p. 12](http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/2021-07-29)). [↑](#footnote-ref-2)
2. 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(2017) 151 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52017DC0151)]. [↑](#footnote-ref-3)
3. Commission Staff Working Document, REFIT evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise (não traduzido para português) [[SWD(2016) 454 final](https://circabc.europa.eu/ui/group/60b0d36e-3ccc-4dfc-9629-d8df8db81d20/library/186ccab9-d000-4c9a-8b27-0132ba44f900/details?download=true)]. [↑](#footnote-ref-4)
4. *Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe,* [Relatório 21/2019 da AEA](https://www.eea.europa.eu/publications/healthy-environment-healthy-lives) (não traduzido para português), Agência Europeia do Ambiente. [↑](#footnote-ref-5)
5. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Caminho para um planeta saudável para todos — Plano de ação da UE: “Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo”», [COM(2021) 400 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400&from=EN). [↑](#footnote-ref-6)
6. Commission Staff Working Document, Evaluation of the Outdoor Noise Directive 2000/14/EC accompanying the document Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation and administration of Directive 2000/14/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the noise emission in the environment by equipment for use outdoors (não traduzido para português) [[SWD(2020) 266 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0266&qid=1674231550309)]. [↑](#footnote-ref-7)
7. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» [[COM(2020) 789 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789&qid=1674231701865)]. [↑](#footnote-ref-8)
8. Decisão (UE) 2022/591 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de abril de 2022, relativa a um Programa Geral de Ação da União para 2030 em Matéria de Ambiente ([JO L 114 de 12.4.2022, p. 22](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32022D0591&qid=1674231793767)). [↑](#footnote-ref-9)
9. Iniciativa emblemática 1, Ação n.º 8: Desenvolver regras coerentes para o desempenho ambiental, energético e de segurança dos pneus em 2023. [↑](#footnote-ref-10)
10. Iniciativa emblemática 2, Ação n.º 16: Revisão do Regulamento Faixas Horárias e da Diretiva Taxas Aeroportuárias em 2021 e 2022. [↑](#footnote-ref-11)
11. Quatro ações distintas:

    Iniciativa emblemática 3, Ação n.º 18: UE 2021 Iniciativa corredor ferroviário — Plano de ação para fomentar o transporte ferroviário de passageiros em 2021;

    Iniciativa emblemática 3, Ação n.º 19: Implantar medidas para melhor gerir e coordenar o tráfego ferroviário internacional, incluindo se necessário através de regras revistas para a atribuição de capacidade e a tarifação da utilização da infraestrutura em 2022;

    Iniciativa emblemática 3, Ação n.º 20: Revisão do Pacote de Mobilidade Urbana de 2013 em 2021;

    Iniciativa emblemática 4, Ação n.º 24: UE 2021 Iniciativa corredor ferroviário — Rever o Regulamento Corredor de Transporte Ferroviário de Mercadorias em 2021. [↑](#footnote-ref-12)
12. [*Environmental noise guidelines for the European Region*](https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563) (não traduzidas para português), Organização Mundial da Saúde, 2018. [↑](#footnote-ref-13)
13. <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/lden>. [↑](#footnote-ref-14)
14. [*Noise indicators under the Environmental Noise Directive 2021*](https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-atni/products/etc-atni-reports/etc-atni-report-06-2021-noise-indicators-under-the-environmental-noise-directive-2021-methodology-for-estimating-missing-data/%40%40download/file/ETC_ATNI_2021-6_Noise_GapFilling_For%20publication%20v1.pdf). *Methodology for estimating missing data*, Relatório da Eionet — ETC/ATNI 2021/6, 2021 (não traduzido para português). [↑](#footnote-ref-15)
15. Comissão Europeia, Direção-Geral do Ambiente, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. *et al.*, *Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU: Phenomena project* (não traduzido para português), Serviço das Publicações, 2021 (<https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>). [↑](#footnote-ref-16)
16. Fonte: cálculos internos da AEA para o indicador de ruído, *Health impacts of exposure to noise from transport* (não traduzido para português), Agência Europeia do Ambiente, 2022. [↑](#footnote-ref-17)
17. Fonte: *Health impacts of exposure to noise from transport*, Agência Europeia do Ambiente (<https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1>) (consultado em novembro de 2022). [↑](#footnote-ref-18)
18. <https://noise.eea.europa.eu/>. [↑](#footnote-ref-19)
19. Decisão de Execução (UE) 2021/1967 da Comissão, de 11 de novembro de 2021, que estabelece um repositório de dados obrigatório e um mecanismo de intercâmbio digital de informações obrigatório em conformidade com a Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([JO L 400 de 12.11.2021, p. 160](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/1967/oj)). [↑](#footnote-ref-20)
20. Centro Temático Europeu para a Saúde Humana e o Ambiente, *Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030 European Topic Centre on Human health and the environment*, [Relatório ETC-HE 2022/5](https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-he/products/etc-he-products/etc-he-reports/etc-he-report-2022-5-projected-health-impacts-from-transportation-noise-2013-exploring-two-scenarios-for-2030) (não traduzido para português). [↑](#footnote-ref-21)
21. Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulado «Primeiro acompanhamento e prospetiva da poluição zero “Rumo a ar, água e solo mais limpos na Europa”» [[COM(2022) 674 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0674&qid=1674232492484)]. [↑](#footnote-ref-22)
22. BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, IT, CY, HU, PL, PT, RO, SI e SK. [↑](#footnote-ref-23)
23. BE, CZ, HR, HU, RO, SI e SK. [↑](#footnote-ref-24)
24. Acórdão de 13 de janeiro de 2022, Comissão Europeia/República Eslovaca, C-683/20, [ECLI:EU:C:2022:22](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:62020CJ0683) e Acórdão de 31 de março de 2022, Comissão Europeia/República Portuguesa, C-687/20, [ECLI:EU:C:2022:244](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:62020CJ0687). [↑](#footnote-ref-25)
25. Comissão Europeia, Direção-Geral do Ambiente, [*Study on airport noise reduction*](https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/67225cf1-2d8c-11ed-975d-01aa75ed71a1/language-en) (não traduzido para português), junho de 2022, ISBN 978-92-76-55622-0. [↑](#footnote-ref-26)
26. Diretiva Delegada (UE) 2021/1226 da Comissão, de 21 de dezembro de 2020, que altera, para efeitos de adaptação ao progresso científico e técnico, o anexo II da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos métodos comuns de avaliação do ruído ([JO L 269 de 28.7.2021, p. 65](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32021L1226&qid=1674232859961)).  
    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, p. 1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0996&qid=1674232952574)). [↑](#footnote-ref-27)
27. Diretiva (UE) 2020/367 da Comissão, de 4 de março de 2020, que altera o anexo III da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita ao estabelecimento de métodos de avaliação dos efeitos prejudiciais do ruído ambiente ([JO L 67 de 5.3.2020, p. 132](http://data.europa.eu/eli/dir/2020/367/oj)). [↑](#footnote-ref-28)
28. Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 ([JO L 249 de 14.7.2021, p. 38](http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj)). [↑](#footnote-ref-29)
29. Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2020, relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088 ([JO L 198 de 22.6.2020, p. 13](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0852&qid=1674233249045)). [↑](#footnote-ref-30)
30. *1. A presente diretiva é aplicável ao ruído ambiente a que os seres humanos se encontram expostos, em especial em áreas construídas, parques públicos ou noutras zonas tranquilas de uma aglomeração, em zonas tranquilas em campo aberto, nas imediações de escolas, hospitais e outros edifícios e zonas sensíveis ao ruído. 2. A presente diretiva não é aplicável a ruídos produzidos pela própria pessoa exposta, a ruídos provenientes de atividades domésticas, a ruídos produzidos por vizinhos, a ruídos em locais de trabalho ou dentro dos meios de transporte ou ainda devidos a atividades militares em zonas militares.* [↑](#footnote-ref-31)
31. *«Ruído ambiente», um som externo indesejado ou prejudicial, criado por atividades humanas, incluindo o ruído emitido por meios de transporte, tráfego rodoviário, ferroviário, aéreo e instalações utilizadas na atividade industrial, tais como as definidas no anexo I da Diretiva 96/61/CE do Conselho, de 24 de setembro de 1996, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição.* [↑](#footnote-ref-32)
32. Por exemplo, os custos totais a nível da UE no primeiro ano da aplicação de todas as medidas relativas a eixos rodoviários, ferroviários e aeroportos considerados no estudo de 2021 ascenderam a cerca de 13 mil milhões de EUR. É possível acrescentar a este valor os custos de 20 mil milhões de EUR relativos às barreiras acústicas. Não há custos relacionados com o ruído das aeronaves, com exceção da proibição de voos noturnos. [↑](#footnote-ref-33)
33. Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) e a Diretiva 1999/31/CE do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à deposição de resíduos em aterros (título provisório) [[COM(2022) 156 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0156&qid=1674238180104)]. [↑](#footnote-ref-34)
34. Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) ([JO L 334 de 17.12.2010, p. 17](http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/2011-01-06)). [↑](#footnote-ref-35)
35. Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE ([JO L 158 de 27.5.2014, p. 131](http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/2019-05-27)). [↑](#footnote-ref-36)
36. Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos ([JO L 60 de 2.3.2013, p. 52](http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/2020-11-14)). [↑](#footnote-ref-37)
37. Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão ([JO L 325 de 16.12.2019, p. 1](http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2022-09-05)). [↑](#footnote-ref-38)
38. Regulamento (UE) 2020/740 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros, que altera o Regulamento (UE) 2017/1369 e revoga o Regulamento (CE) n.º 1222/2009 ([JO L 177 de 5.6.2020, p. 1](http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/2020-06-05)). [↑](#footnote-ref-39)
39. Comissão Europeia, Direção-Geral do Mercado Interno, da Indústria, do Empreendedorismo e das PME, [*Study on sound level limits of M- and N-category vehicles:relatório final*](https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/d23a63bc-8310-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en) (não traduzido para português), Serviço das Publicações da União Europeia, 2022. Comissão Europeia, Direção-Geral do Mercado Interno, da Indústria, do Empreendedorismo e das PME, [*Technical support for the impact assessment on Euro 5 step of L‑category sound emissions level limits:relatório final*](https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/b914cb08-e6d6-11ec-a534-01aa75ed71a1/language-en) (não traduzido para português), Serviço das Publicações da União Europeia, 2022. [↑](#footnote-ref-40)
40. Avaliação da necessidade de proceder à revisão do Regulamento (CE) n.º 1222/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais [[COM(2017) 658 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0658)]. [↑](#footnote-ref-41)
41. Regulamento (UE) n.º 1304/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema “material circulante — ruído” e que altera a Decisão 2008/232/CE e revoga a Decisão 2011/229/UE ([JO L 356 de 12.12.2014, p. 421](http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/2019-06-16)). [↑](#footnote-ref-42)
42. Regulamento de Execução (UE) 2015/429 da Comissão, de 13 de março de 2015, que estabelece as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído ([JO L 70 de 14.3.2015, p. 36](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/429/oj)). [↑](#footnote-ref-43)
43. Commission Staff Working Document, Executive summary of the evaluation of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/429 and the rules for noise differentiated track access charges (não traduzido para português) [[SWD(2021) 72 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0072&rid=4)]. [↑](#footnote-ref-44)
44. Regulamento (UE) n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 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 equilibrada ([JO L 173 de 12.6.2014, p. 65](http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj)). [↑](#footnote-ref-45)
45. Diretiva 2000/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de maio de 2000, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros em matéria de emissões sonoras para o ambiente dos equipamentos para utilização no exterior ([JO L 162 de 3.7.2000, p. 1](http://data.europa.eu/eli/dir/2000/14/2019-07-26)). [↑](#footnote-ref-46)
46. Documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado «Evaluation of the Outdoor Noise Directive 2000/14/EC» (não traduzido para português) [[SWD(2020) 266 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0266)]. [↑](#footnote-ref-47)
47. Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, e que revoga a Decisão 93/465/CEE ([JO L 218 de 13.8.2008, p. 82](http://data.europa.eu/eli/dec/2008/768(1)/oj)). [↑](#footnote-ref-48)
48. Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulado «Primeiro acompanhamento e prospetiva da poluição zero “Rumo a ar, água e solo mais limpos na Europa”» [[COM(2022) 674 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0674&qid=1674251885406)].

    Este relatório tem por base o relatório da AEA, de setembro de 2022, [*Outlook to 2030 - can the number of people affected by transport noise be cut by 30%?*](https://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030) (não traduzido para português). [↑](#footnote-ref-49)
49. Regulamento n.º 117 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de pneus no que diz respeito ao ruído de rolamento e à aderência em pavimento molhado e/ou à resistência ao rolamento [2016/1350] ([JO L 218 de 12.8.2016, p. 1](http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1350/oj)). [↑](#footnote-ref-50)
50. Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias ([JO L 70 de 14.3.2009, p. 11](http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj)). [↑](#footnote-ref-51)
51. Documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado «EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance» (não traduzido para português), [SWD(2016) 203 final](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/GPP%20criteria%20Roads%20(2016)%20203.pdf). [↑](#footnote-ref-52)
52. O [Acordo Cidade Verde](https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en) é um movimento de autarcas da UE empenhados em tornar as cidades mais limpas e saudáveis. Visa melhorar a qualidade de vida de todos os cidadãos da União e acelerar a aplicação da legislação ambiental pertinente da UE. Ao assinarem o Acordo, as cidades comprometem-se a abordar cinco domínios da gestão ambiental: ar, água, natureza e biodiversidade, economia circular e os resíduos e ruído. [↑](#footnote-ref-53)
53. Regulamento (UE) 2021/240 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de fevereiro de 2021, que cria um instrumento de assistência técnica ([JO L 57 de 18.2.2021, p. 1](http://data.europa.eu/eli/reg/2021/240/oj)). [↑](#footnote-ref-54)
54. Commission Implementing Decision of 6.12.2022 on the adoption of the work programme for 2023-2024 within the framework of the Specific Programme implementing Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation and on its financing (não traduzida para português) [[C(2022) 7550 final](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=PI_COM:C(2022)7550)]. [↑](#footnote-ref-55)
55. [https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-%E2%80%93-underwater-noise-indicator](https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-%E2%80%93-underwater-noise-indicator%20). [↑](#footnote-ref-56)