



Bruselas, 20.3.2023
COM(2023) 139 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el
artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE

1. Introducción

A escala de la UE, la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (la «Directiva»)¹ es el instrumento legislativo clave para proteger la salud y el bienestar de las personas frente a la contaminación acústica excesiva causada por el tráfico rodado, ferroviario y aeroportuario y las grandes instalaciones industriales. La Directiva persigue este propósito 1) estableciendo un enfoque común para evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos del ruido ambiental y 2) proporcionando una base para desarrollar medidas para reducir el ruido emitido por las principales fuentes. En general, es el instrumento jurídico de la UE para vincular la evaluación y las acciones a nivel local y mundial.

El artículo 11 de la Directiva exige que la Comisión Europea presente un informe cada cinco años al Parlamento Europeo y al Consejo. Este informe debe incluir una revisión de la calidad acústica ambiental, así como de las medidas disponibles para reducir el ruido ambiental, los logros de otros actos legislativos de la UE que regulan las fuentes de ruido y una evaluación de la necesidad de nuevas medidas de la UE.

Este tercer informe de ejecución examina la situación desde la publicación del segundo informe² y evalúa la aplicación de las medidas propuestas en el segundo informe de 2017 sobre la base de la evaluación de la Directiva de 2016³.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) ha indicado que el ruido es el segundo factor de enfermedad medioambiental más importante en la UE (después de la contaminación atmosférica). La exposición prolongada a niveles elevados de contaminación acústica puede tener graves consecuencias para la salud (como la hipertensión arterial, las enfermedades cardiovasculares y la mortalidad prematura) y afectar significativamente a la salud física, la salud mental y el bienestar (incluidas las alteraciones crónicas, como un alto nivel de alteraciones del sueño, estrés o molestias). El 20 % de la población de la UE (una de cada cinco personas de todos los grupos de edad) vive en zonas en las que los niveles de ruido dañan la salud⁴.

¹ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental ([DO L 189 de 18.7.2002, p. 12](#)).

² Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE [[COM\(2017\) 151 final](#)].

³ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Evaluación REFIT de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental [[SWD\(2016\) 454 final](#)].

⁴ AEMA, *Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe* [«Medio ambiente sano, vida sana: cómo influye el medio ambiente en la salud y el bienestar en Europa», documento en inglés], [Informe 21/2019 de la AEMA](#).

En el marco del Pacto Verde Europeo, la UE se ha comprometido a alcanzar el objetivo de contaminación cero para un entorno sin sustancias tóxicas. El plan de acción «contaminación cero» para el aire, el agua y el suelo para 2021⁵ establece un objetivo específico de reducir en un 30 % de aquí a 2030 el número de personas que sufren molestias crónicas debidas al ruido del transporte con respecto a 2017.

En el plan de acción «contaminación cero» para el aire, el agua y el suelo, la Comisión se comprometió a:

- abordar mejor la lucha contra el ruido en su origen, en consonancia con las conclusiones de la evaluación de 2016³ de la Directiva sobre el ruido ambiental y la evaluación de 2020 de la Directiva sobre el ruido al aire libre⁶, en particular garantizando una aplicación adecuada y, en su caso, mejorando el marco regulador de la UE en materia de ruido para los vehículos de carretera y sus neumáticos, ferrocarriles y aeronaves, junto con medidas paralelas a escala mundial;
- dar seguimiento a la evaluación de 2020 de la Directiva sobre el ruido al aire libre abordando las máquinas de uso al aire libre y revisar los avances en 2022, y
- evaluar la necesidad de establecer metas de reducción del ruido a escala de la UE en la Directiva sobre el ruido ambiental.

El plan de acción «contaminación cero» para el aire, el agua y el suelo también señaló la necesidad de integrar mejor los planes de acción contra el ruido que forman parte de los planes de movilidad urbana sostenible de los Estados miembros ampliando paralelamente la red de transporte público limpio y promoviendo medios de transporte más activos.

Tanto la estrategia de movilidad sostenible e inteligente⁷ como el octavo programa de acción en materia de medio ambiente confirman aún más la necesidad de reducir el ruido⁸, que procede principalmente del transporte. En este sentido, la estrategia ya contiene una lista de

⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo» [[COM\(2021\) 400 final](#)].

⁶ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Evaluación de la Directiva 2000/14/CE relativa al ruido al aire libre que acompaña al documento Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y la administración de la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre [[SWD\(2020\) 266 final](#)].

⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro [[COM\(2020\) 789 final](#)].

⁸ Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2022, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2030 ([DO L 114 de 12.4.2022, p. 22](#)).

medidas que deben adoptarse en relación con los neumáticos⁹, las tasas aeroportuarias¹⁰ y la promoción del ferrocarril¹¹.

2. Calidad acústica del medio ambiente en la UE y su impacto en la salud pública

La OMS llevó a cabo una revisión sistemática de las pruebas científicas que sustentan la cuantificación de los efectos del ruido en la salud en 2014-2018. La investigación sobre tres de los ocho efectos sobre la salud relacionados con el ruido (enfermedades cardiovasculares, alteración del sueño y molestias) proporcionó una base suficiente para formular recomendaciones sólidas de la OMS para reducir el ruido por debajo de determinados niveles dependiendo del origen (cuadro 1).

Cuadro 1: Niveles máximos de ruido recomendados por la OMS (OMS 2018¹²)

	Nivel de presión sonora mañana/tarde/noche (L_{den}) ¹³	Indicador de ruido en período nocturno (L_{night}) ¹³
Carretera	53	45
Ferrocarril	54	44
Aeronave	45	40

La Directiva exige a los Estados miembros que únicamente comuniquen a la Comisión los valores de L_{den} superiores a 55 y de L_{night} superiores a 50. Estos niveles están por encima de los umbrales máximos de ruido recomendados por la OMS (cuadro 1). Esto significa que el análisis de la Comisión, que se basa en los datos facilitados por los Estados miembros en virtud de la Directiva, abarca una proporción menor de la población de la UE que la que cubriría si los Estados miembros estuvieran obligados a presentar datos de acuerdo con las recomendaciones de la OMS.

La AEMA ha utilizado estos datos notificados para evaluar la exposición al ruido en los Estados miembros de la UE, que abarca 443 aglomeraciones (en las que se tienen en cuenta carreteras, ferrocarriles, aeropuertos e instalaciones industriales), así como 61 grandes aeropuertos, 422 000 km de grandes ejes viarios y 39 000 km de grandes ejes ferroviarios

⁹ Iniciativa emblemática 1, acción 8: desarrollar normas coherentes para el comportamiento medioambiental, energético y en términos de seguridad de los neumáticos en 2023.

¹⁰ Iniciativa emblemática 2, acción 16: revisión del Reglamento relativo a las franjas horarias en los aeropuertos y la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias en 2021 y 2022.

¹¹ Cuatro acciones distintas:

- Iniciativa emblemática 3, acción 18: iniciativa para el corredor ferroviario UE 2021, Plan de acción para impulsar el transporte ferroviario de pasajeros en 2021.
- Iniciativa emblemática 3, acción 19: adoptar medidas para gestionar y coordinar mejor el tráfico ferroviario internacional, incluidas, en su caso, normas revisadas para la asignación de capacidad y la tarificación de infraestructura en el ferrocarril en 2022.
- Iniciativa emblemática 3, acción 20: revisión del paquete sobre movilidad urbana de 2013 en 2021.
- Iniciativa emblemática 4, acción 24: iniciativa para el corredor ferroviario UE 2021, revisar el Reglamento relativo a los corredores ferroviarios de mercancías en 2021.

¹² *Environmental noise guidelines for the European Region* [«Directrices sobre el ruido ambiental para la región europea», documento en inglés], Organización Mundial de la Salud, 2018.

¹³ <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/lden>.

fuera de aglomeraciones. Se utilizó una metodología específica¹⁴ para colmar las lagunas en la notificación de datos por parte de los Estados miembros. Los resultados de esta evaluación se presentan en el gráfico 1.

Un estudio encargado por la Comisión¹⁵ evaluó cuántas de los 447 millones de personas de la UE están potencialmente expuestas a niveles de ruido nocivos superiores al máximo recomendado por la OMS. Concluyó que la cantidad se estima en 167 millones de ciudadanos en relación con el ruido del tráfico rodado, 36 millones en relación con el ruido ferroviario y 15 millones en relación con el ruido de aeronaves. El número de personas notificadas oficialmente a la AEMA como expuestas por encima de los umbrales de la Directiva se presenta en el gráfico 1.

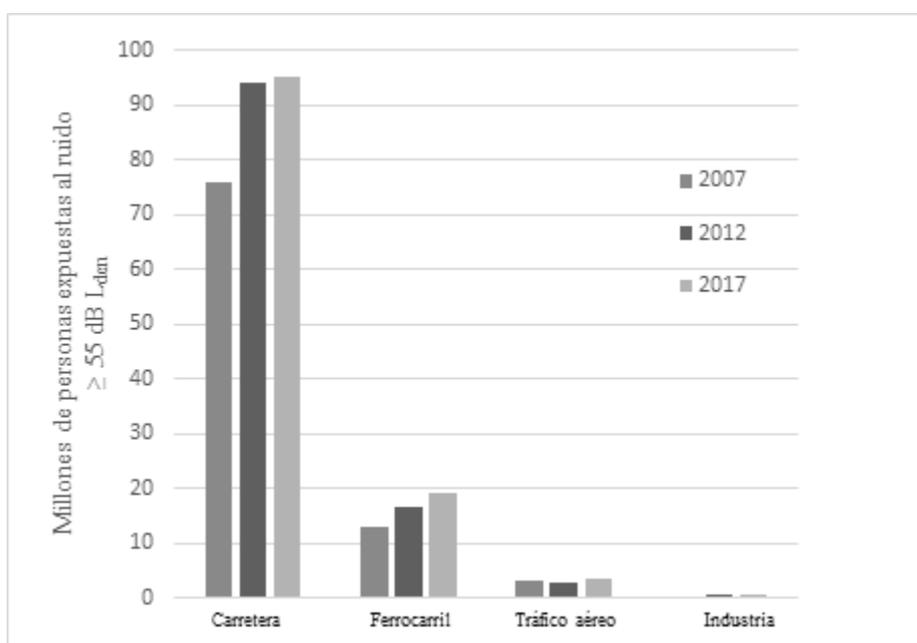


Gráfico 1: Número de personas expuestas a ruido ambiental superior a 55 dB de L_{den} en los 27 Estados miembros de la UE en 2007, 2012 y 2017. El gráfico presenta un subconjunto de ferrocarriles, carreteras, aeropuertos e industria, tal como exige la Directiva para los tres años mencionados, combinando datos sobre ubicaciones dentro y fuera de las aglomeraciones urbanas y basándose en los datos presentados a la Comisión a más tardar el 1 de enero de 2021¹⁶.

¹⁴ [Indicadores de ruido con arreglo a la Directiva sobre el ruido ambiental de 2021](#). Metodología para estimar los datos que faltan, informe Eionet (ETC/ATNI 2021/6, 2021).

¹⁵ Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. *et al.*, *Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU: Phenomena project* [«Evaluación de los posibles beneficios para la salud de la reducción del ruido en la UE: el proyecto Phenomena», documento en inglés], Oficina de Publicaciones, 2021. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>.

¹⁶ Fuente: Cálculos internos de la Agencia Europea de Medio Ambiente para el indicador de ruido, *Health impacts of exposure to noise from transport* [«Impacto en la salud de la exposición al ruido procedente del transporte», documento en inglés], Agencia Europea de Medio Ambiente, 2022.

El cuadro 2 que figura a continuación presenta el número de personas que sufren muchas molestias, que sufren un nivel elevado de alteraciones del sueño y que han sufrido cardiopatías isquémicas, así como el número de muertes prematuras debidas al ruido.

Cuadro 2: Efectos sobre la salud para el subconjunto de entidades exigido por la Directiva calculados con arreglo a los métodos desarrollados por la OMS y utilizando los datos de 2017¹⁷.

	Muchas molestias	Nivel elevado de alteraciones del sueño	Casos de enfermedades cardíacas isquémicas	Muerte prematura
Tráfico rodado	14 400 000	3 700 000	33 600	8 900
Tráfico ferroviario	3 100 000	1 600 000	5 600	1 500
Tráfico aéreo	900 000	200 000	2 000	200

Los Estados miembros han elaborado mapas de ruido para casi todas las ubicaciones requeridas en los últimos veinte años. Estos mapas se han actualizado cuatro veces (una cada cinco años). De conformidad con el artículo 11, apartado 3, de la Directiva, los datos sobre ruido pueden consultarse en el sitio web de la AEMA¹⁸. También proporciona el Servicio de Observación e Información sobre el Ruido en Europa («NOISE», por sus siglas en inglés) en el que se utiliza una representación geoespacial, que ahora se está homogeneizando y ampliado a escala de la UE a raíz de la Decisión de la Comisión de 2021 por la que se aplica un mecanismo obligatorio de notificación¹⁹. Las nuevas disposiciones sobre notificación, que entraron en vigor el 1 de enero de 2022, permitirán en breve determinar la exposición y los efectos para la salud de cada vivienda en la UE (siempre que se disponga de un mapa de ruido). También será posible consultar las medidas incluidas en los planes de acción que se hayan adoptado.

¹⁷ Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente, *Health impacts of exposure to noise from transport* [«Efectos sobre la salud de la exposición al ruido del transporte», documento en inglés], Agencia Europea de Medio Ambiente. <https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1> (acceso en noviembre de 2022).

¹⁸ <https://noise.eea.europa.eu/>.

¹⁹ Decisión de Ejecución (UE) 2021/1967 de la Comisión de 11 de noviembre de 2021 por la que se crea un archivo de datos obligatorio y un mecanismo obligatorio de intercambio de información digital de conformidad con la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([DO L 400 de 12.11.2021, p. 160](#)).

Las perspectivas de exposición al ruido se presentan en el gráfico 2.

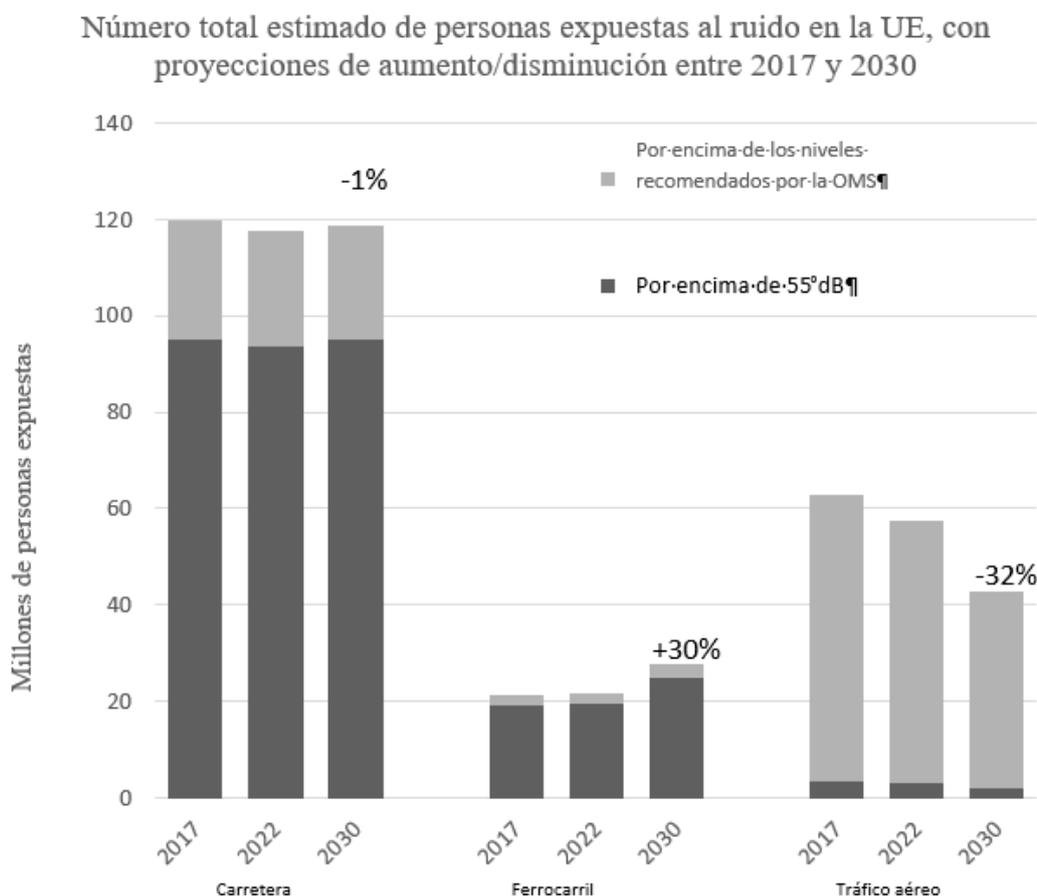


Gráfico 2: Número de personas en la EU-27 expuestas a más de 55 dB de L_{den} de ruido ambiental a tenor de la Directiva (datos combinados para ubicaciones dentro y fuera de aglomeraciones) y por encima de los niveles de la OMS²⁰. Las estimaciones de 2030 se basan en la aplicación de las medidas existentes a escala local y de la UE y tienen en cuenta las previsiones de tráfico y aumento de la población.

La exposición al ruido se ha mantenido bastante estable y no ha disminuido a pesar de los veinte años de aplicación de la Directiva y de otras políticas y límites nacionales de ruido. El primer informe integrado de perspectivas en relación con la «contaminación cero» ha estimado recientemente que es poco probable que el número de personas que padecen molestias crónicas por el ruido del transporte por carretera disminuya en más de un 19 % de aquí a 2030 (es decir, muy por debajo del objetivo de reducción del 30 % fijado en el plan de acción «contaminación cero»), a menos que se adopte un conjunto sustancial de medidas adicionales a escala nacional, regional y local y a menos que una acción reforzada de la UE

²⁰ Centro Temático Europeo sobre Salud Humana y Medio Ambiente, *Projected health impacts from transport noise — Exploring two scenarios for 2030* [«Efectos previstos para la salud derivados del transporte por carretera: exploración de dos escenarios para 2030», documento en inglés] ([Informe ETC-HE 2022/5](#)).

en todos los sectores pertinentes ofrezca una reducción significativa de la contaminación acústica²¹.

3. Aplicación de la Directiva hasta la fecha

De conformidad con el artículo 7 y el artículo 8 de la Directiva, los Estados miembros debían elaborar mapas y planes de acción para las aglomeraciones, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva. Con la excepción de dos Estados miembros para los que siguen pendientes algunas cuestiones, hasta la fecha veinticinco Estados miembros han elaborado casi todos los mapas necesarios y han adoptado al menos un plan quinquenal (que cubre aproximadamente el 98 % de la población de la UE).

No obstante, se produjeron importantes retrasos durante la primera y la segunda ronda de mapas y planes. Por consiguiente, la Comisión ha incoado procedimientos de infracción contra quince Estados miembros²² por una aplicación inadecuada. Estos se han centrado principalmente en la falta de mapas de ruido, planes de acción y consultas públicas. La mejora del cumplimiento de los requisitos de la Directiva ha permitido el archivo de siete procedimientos de infracción²³ y se han realizado progresos significativos en los otros ocho. Por lo tanto, este esfuerzo de ejecución ha contribuido significativamente a lograr la aplicación.

También se han registrado 43 casos de infracción por falta de comunicación, que por lo general guardaban relación con retrasos en la incorporación de las modificaciones técnicas que introducen las metodologías de cálculo del ruido y la salud más avanzadas al Derecho nacional de los Estados miembros.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea dictó sentencias sobre dos casos de mala aplicación de la Directiva en 2022²⁴. En particular, dictaminó que, independientemente de los niveles de ruido a los que estén expuestas las personas y de los límites nacionales de ruido, los Estados miembros siempre deben elaborar mapas, evaluar los efectos sobre la salud y adoptar planes de acción cuando el ruido sea o pueda llegar a ser nocivo para la salud humana. Además, el Tribunal ha dictaminado que los planes de acción tienen por objeto gestionar el ruido y no limitarse a reducirlo. Así pues, el Tribunal de Justicia ha confirmado el objetivo de la Directiva de proteger la salud y ha explicado que los límites nacionales sirven simplemente como posibles criterios a la hora de priorizar las intervenciones.

²¹ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Primer informe de seguimiento y perspectivas en relación con la «contaminación cero», «Vías hacia un aire, un agua y un suelo más limpios en Europa» [[COM\(2022\) 674 final](#)].

²² BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, IT, CY, HU, PL, PT, RO, SI y SK.

²³ BE, CZ, HR, HU, RO, SI y SK.

²⁴ Sentencia de 13 de enero de 2022, Comisión Europea/República eslovaca, C-683/20, [EU:C:2022:22](#), y sentencia de 31 de marzo de 2022, Comisión Europea/República Portuguesa, C-687/20, [EU:C:2022:244](#).

La Directiva no establece valores límite específicos para la fuente a escala de la UE, delegando así en los Estados miembros la facultad de establecer valores límite nacionales vinculantes si lo desean. Estos valores se han fijado en veintiún Estados miembros, mientras que otros cuatro Estados miembros han fijado objetivos no vinculantes. Sin embargo, hasta ahora ha habido pocas pruebas de que se estén aplicando de manera efectiva, posiblemente porque el cumplimiento de estos límites puede requerir medidas unilaterales al final del proceso a escala local (por ejemplo, barreras acústicas), que tienden a ser costosas y no rentables¹⁵.

La dificultad de hacer cumplir los límites nacionales y locales, como parte de los planes de acción, depende también de cómo se aplique la Directiva sobre el terreno. Las autoridades competentes encargadas de la aplicación de la Directiva, identificadas durante los controles de conformidad, suelen ser los municipios de aglomeraciones, los operadores de infraestructuras ferroviarias para los ferrocarriles y las autoridades nacionales en el caso de los aeropuertos²⁵. Las autoridades competentes varían según las carreteras, desde los gestores de las redes nacionales hasta los municipios pequeños y muy pequeños. Como ya se señaló en el último informe de la Comisión de 2017, dos estudios recientes de la Comisión^{15, 25} han confirmado que el abanico de medidas de las que elegir es limitado porque las autoridades competentes no siempre están autorizadas a adoptar todas las medidas posibles. Más concretamente, para la elaboración de mapas de ruido, las dificultades incluyen la falta de datos centralizados y coherentes, la falta de coordinación eficaz entre las distintas autoridades competentes y la falta de comparabilidad de los mapas de ruido resultantes entre jurisdicciones. En general, las pruebas muestran que los Estados miembros con un enfoque muy descentralizado de la aplicación han tenido especiales dificultades para garantizar el cumplimiento oportuno de las medidas destinadas a aplicar la Directiva.

Los veintisiete Estados miembros han incorporado correctamente a su Derecho nacional las recientes modificaciones de los métodos de evaluación del ruido y la salud de la Directiva, ya sea mediante la adopción de nuevos reglamentos de ejecución o mediante ajustes de la legislación vigente. Siguen utilizándose indicadores nacionales además de los de la UE (L_{den} y L_{night}), pero la armonización de los métodos de evaluación en 2018²⁶ y la armonización de los métodos de evaluación de la salud en 2022²⁷ han permitido una mejor armonización de la evaluación en toda la UE mediante la normalización de los enfoques.

²⁵ Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente, [Study on airport noise reduction](#) [«Estudio sobre la reducción del ruido en los aeropuertos», documento en inglés], junio de 2022, ISBN 978-92-76-55622-0.

²⁶ Directiva Delegada (UE) 2021/1226 de la Comisión de 21 de diciembre de 2020 por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los métodos comunes para la evaluación del ruido ([DO L 269 de 28.7.2021, p. 65](#)). Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, sobre la determinación de los derechos de crédito internacional de conformidad con la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([DO L 168 de 1.7.2015, p. 1](#)).

²⁷ Directiva (UE) 2020/367 de la Comisión de 4 de marzo de 2020 por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de métodos de evaluación para los efectos nocivos del ruido ambiental ([DO L 67 de 5.3.2020, p. 132](#)).

Los datos de 2022 utilizarán métodos armonizados y, por lo tanto, no serán directamente comparables con los de años anteriores en los que se utilizaron métodos nacionales. No obstante, pueden identificarse tendencias utilizando los datos de 2007, 2012 y 2017 tras una corrección con respecto al nuevo método, lo que permite el análisis presentado en los dos gráficos anteriores. Estos datos corregidos también se utilizarán para evaluar los avances realizados en la consecución del objetivo de ruido para 2030 establecido en el plan de acción «contaminación cero».

En el último informe de ejecución de la Comisión se previeron varias medidas para mejorar la situación. Entre los previstos, la Comisión hizo cumplir la obligación de los Estados miembros de evaluar el ruido y adoptar planes de acción a través de los procedimientos de infracción mencionados. Para mejorar la aplicación, algunos Estados miembros reconsideraron el reparto de responsabilidades sugerido por la Comisión. La Comisión ha promovido la política urbana a través de las directrices para los planes de movilidad urbana sostenible. También ha facilitado la aplicación de soluciones al ruido ferroviario mediante la financiación²⁸ y ha preparado el terreno para medidas que fomenten la entrada en el mercado de vehículos de carretera y aeronaves más silenciosos, al proponer la introducción de criterios taxonómicos²⁹.

El artículo 1 de la Directiva exige un enfoque combinado que consiste en las medidas locales aplicadas mediante planes de acción y la legislación de la UE sobre emisiones en origen. Por consiguiente, la Comisión ha estudiado qué medidas es mejor aplicar a escala de la UE y local para reducir el ruido de manera rentable, y a qué escala debe adoptarse legislación.

Quedan por adoptar tres de las medidas señaladas en los dos informes anteriores: la redefinición de la Directiva, la adaptación de la legislación en materia de fuentes y la vinculación de las intervenciones con los objetivos de salud. Ahora es posible llevar a cabo estas acciones gracias a un mejor conocimiento de los efectos sobre la salud y de los costes de las acciones.

La Directiva también exige que las autoridades competentes protejan del ruido a las zonas tranquilas del entorno urbano y rural. La designación y protección de zonas tranquilas ha tenido lugar principalmente en las ciudades, de modo que es necesario avanzar más a este respecto en las zonas rurales. Esto puede deberse a que la Directiva no ofrece una definición concreta de qué áreas constituyen estas zonas tranquilas.

Existe una falta de claridad más general en la Directiva en lo que respecta a la falta de coherencia entre el amplio ámbito de aplicación del artículo 2³⁰, que parece incluir todo el

²⁸ Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 ([DO L 249 de 14.7.2021, p. 38](#)).

²⁹ Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 ([DO L 198 de 22.6.2020, p. 13](#)).

³⁰«1. La presente Directiva se aplicará al ruido ambiental al que estén expuestos los seres humanos en particular en zonas urbanizadas, en parques públicos u otras zonas tranquilas en una aglomeración, en zonas tranquilas en

ruido ambiental al que están expuestos los seres humanos, y la realidad de que las peticiones de los ciudadanos se quejan de los efectos adversos para la salud no solo del ruido que se origina en el transporte, sino también el causado por los aerogeneradores y las actividades comerciales. Estas dos fuentes no se mencionan explícitamente en la definición de ruido ambiental del artículo 3, letra a)³¹, y, por tanto, no están cubiertas por la Directiva. El artículo 4 (autoridades competentes) no plantea problemas particulares porque las autoridades han sido claramente identificadas por los Estados miembros. Los indicadores que se definen en el artículo 5, concretamente L_{den} y L_{night} , se han utilizado de manera sistemática. Los métodos de evaluación se actualizaron en 2021 y todos los Estados miembros los han incorporado a su Derecho nacional, si bien persisten algunas cuestiones específicas en relación con los mapas del artículo 7 y los planes de acción del artículo 8. En particular, alrededor del 2 % de la población de la UE que debería haber estado cubierta por mapas y planes sigue sin estarlo. Tal como exige el artículo 9, se llevó a cabo una consulta pública para todos los planes de acción adoptados. Por lo general, estas se llevaron a cabo mediante una publicación en los sitios web de la autoridad competente. Por último, los retrasos significativos en la notificación de los mapas y los planes de acción, tal como exige el artículo 10, supusieron en última instancia que muchos mapas y planes no se notificaran hasta 2021.

4. Logros de la Directiva hasta la fecha

Para apreciar los logros de la Directiva a la hora de reducir los problemas de salud hasta la fecha, es necesario evaluar en primer lugar hasta qué punto es técnicamente viable reducir la exposición al ruido con las soluciones disponibles actualmente y sin limitar gravemente el transporte. El mencionado estudio de 2021 encargado por la Comisión¹⁵ analizó datos de los Estados miembros, otros documentos nacionales y de la UE pertinentes, y la literatura científica más reciente. También llevó a cabo una consulta exhaustiva a las autoridades competentes y las partes interesadas de todos los Estados miembros a través de entrevistas en profundidad, dos talleres y una consulta pública en línea. En general, confirmó la mayoría de las conclusiones del estudio de evaluación de 2016, en particular que la Directiva es coherente con otra legislación y sigue siendo pertinente para el problema del ruido, y que la aplicación de las medidas a través de planes de acción es rentable.

El estudio de 2021¹⁵ también constató que la máxima reducción técnicamente viable del ruido entre 2017 (fecha del último análisis) y la fecha relativamente próxima de 2030 es aproximadamente del 45 %. La Directiva contribuye de manera significativa a esta posible reducción porque actúa como legislación marco para vincular el Derecho nacional y el de la

campo abierto, en las proximidades de centros escolares y en los alrededores de hospitales, y en otros edificios y lugares vulnerables al ruido. 2. La presente Directiva no se aplicará al ruido producido por la propia persona expuesta, por las actividades domésticas, por los vecinos, en el lugar de trabajo ni en el interior de medios de transporte, así como tampoco a los ruidos debidos a las actividades militares en zonas militares».

³¹ «"ruido ambiental": el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales como los descritos en el anexo I de la Directiva 96/61/CE del Consejo, de 24 de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación».

Unión y podría coordinar la aplicación de las medidas, mejorando así sus resultados y, en última instancia, haciendo efectivas las inversiones en estas medidas. La Directiva no establece qué medidas prioritarias deben plantearse, por lo que, en algunos casos, las medidas aplicadas podrían seguir siendo ineficaces (por ejemplo, las ruedas lisas de los vagones de mercancías nuevos sobre rieles no lisos no reducen el ruido tanto como podrían hacerlo en rieles bien mantenidos). Los costes administrativos directos vinculados a la aplicación de la Directiva son muy bajos (0,04 EUR anuales por habitante afectado). La Directiva sigue siendo el principal motor de una evaluación digitalizada y basada en el conocimiento de los efectos del ruido para la salud y, sobre la base de sus resultados, las decisiones pueden adoptarse eficazmente a escala local, regional, nacional y de la UE.

La Directiva no indica qué medidas deben aplicarse, por lo que sus efectos directos se limitan a armonizar el enfoque de la evaluación de los efectos. La Directiva no establece un objetivo específico ni prioriza las medidas que deben adoptarse a escala local, nacional o transfronterizo. Si bien los planes de acción locales son cruciales para la reducción del ruido, corresponde a cada uno de ellos especificar el nivel local de ambición y las medidas que deben adoptarse tras haber evaluado los beneficios que estas medidas aportarán a la salud y haber podido corregirlas sobre la base de las observaciones del público general.

El estudio de 2021¹⁵ constató que las autoridades competentes tienen ahora una comprensión mucho más clara del alcance del problema del ruido y de las soluciones a su disposición, pero que el público en general no siempre es consciente de la situación del ruido y de la magnitud de sus efectos para la salud.

La evaluación de 2016³ puso de manifiesto que la Directiva es pertinente (porque el ruido sigue siendo un problema importante para las personas) y que es coherente con otros actos legislativos de la UE, aunque no se utilice eficazmente para orientar otros avances legislativos y aplicar medidas locales. La Directiva persigue su objetivo de armonizar el proceso de gestión del ruido de manera rentable. La aplicación de las medidas contra el ruido propuestas en algunos planes de acción locales y nacionales sería muy rentable: el estudio de 2021¹⁵ lo confirmó al demostrar que se obtiene un rendimiento de 10 EUR en beneficios sociales por cada euro gastado en medidas específicas. Esto significa que la adopción de medidas específicas en materia de ruido por parte de las autoridades de los Estados miembros no solo contribuye a resolver un problema sanitario, sino que también genera beneficios sociales a largo plazo. El valor añadido por la UE hasta la fecha incluye la mejora de la armonización y la digitalización de los procesos de gestión del ruido en toda la UE, aunque estos procesos aún no han producido los beneficios para la salud a que se refiere el artículo 1, letra c), de la Directiva. El estudio de 2021 subraya que se habría producido una reducción sustancial de los efectos nocivos para la salud en consonancia con el artículo 1 si se hubieran aplicado las medidas técnicas existentes (por ejemplo, mediante la adaptación de los

productos existentes o un funcionamiento diferente de los vehículos de transporte correspondientes) por tan solo unas decenas de euros por ciudadano de la UE al año³².

El estudio de 2021¹⁵ puso a prueba las medidas más rentables con respecto a un escenario de referencia con el fin de cuantificar los beneficios para la salud. En el caso de las carreteras, teniendo en cuenta que los vehículos eléctricos no son más silenciosos que los vehículos con motor de combustión a velocidades superiores a 30 km/h, la mejor opción es utilizar neumáticos mejores y mejorar las superficies de las carreteras en lugares específicos. En el caso del ferrocarril, lo ideal sería mejorar las vías y mantener los vehículos con bajo nivel de ruido. Por último, en el caso de los aeropuertos, habría que tomar medidas para operar las aeronaves de la forma menos ruidosa posible, renovar la flota y reducir el tráfico nocturno. Por lo que respecta al ruido industrial, la reciente propuesta de la Comisión³³ de revisar la Directiva 2010/75/UE sobre las emisiones industriales³⁴ tiene por objeto seguir protegiendo la salud humana y el medio ambiente frente a los efectos adversos de la contaminación procedente de grandes instalaciones agroindustriales. También se espera que esto genere beneficios colaterales positivos gracias a una mayor reducción del ruido.

5. Logros hasta la fecha de otros actos legislativos de la UE que regulan las fuentes de ruido

La UE cuenta con los siguientes Reglamentos pertinentes relativos al ruido procedente de carreteras, ferrocarriles, aeronaves, máquinas de uso al aire libre y fuentes industriales.

Los instrumentos pertinentes para el **ruido del tráfico rodado** son los siguientes: el Reglamento (UE) n.º 540/2014 para turismos, furgonetas, autobuses y camiones³⁵; el Reglamento (UE) n.º 168/2013 para ciclomotores y motocicletas³⁶; el Reglamento (UE) 2019/2144 sobre la homologación de tipo de los vehículos de carretera, incluidos los requisitos relativos a los neumáticos³⁷, y el Reglamento (UE) 2020/740 relativo al etiquetado

³² Por ejemplo, los costes totales a escala de la UE del primer año de la aplicación de todas las medidas para carreteras, ferrocarriles y aeropuertos que se tuvieron en cuenta en el estudio de 2021 ascendieron a unos 13 000 millones EUR. A esto se pueden añadir los 20 000 millones EUR de los costes de las barreras acústicas. No hay costes relacionados con el ruido de aeronaves, salvo la prohibición de los vuelos nocturnos.

³³ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) y la Directiva 1999/31/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa al vertido de residuos [[COM\(2022\) 156 final](#)].

³⁴ Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) ([DO L 334 de 17.12.2010, p. 17](#)).

³⁵ Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE ([DO L 158 de 27.5.2014, p. 131](#)).

³⁶ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos ([DO L 60 de 2.3.2013, p. 52](#)).

³⁷ Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los

de los neumáticos³⁸. Dos estudios recientes³⁹, que revisaron el potencial de los dos primeros Reglamentos, llegaron a la conclusión de que no aportaban todos los beneficios posibles y, en particular, demostraron que la medida más rentable habría sido exigir el uso de neumáticos con bajo nivel de ruido. Tanto el Reglamento (UE) n.º 540/2014 como el Reglamento (UE) 2020/740 podrían haber dado lugar a la utilización de neumáticos con bajo nivel de ruido en vehículos de nueva fabricación. En particular, el Reglamento (UE) 2020/740 podría haber contribuido indirectamente si hubiera sido más eficaz a la hora de convencer a los consumidores de optar por neumáticos con bajo nivel de ruido⁴⁰.

Los principales instrumentos relativos al **ruido del tráfico ferroviario** son el Reglamento (UE) n.º 1304/2014 sobre el ruido del material rodante⁴¹ y el Reglamento (UE) 2015/429 sobre las modalidades de aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros⁴². El Reglamento (UE) n.º 1304/2014 se ha revisado recientemente y, a partir de diciembre de 2024, impone «rutas más silenciosas» en las rutas de transporte de mercancías de uso más intensivo en la UE, en las que casi solo se admitirán vehículos de mercancías con bajo nivel de ruido. Esto también generará importantes efectos indirectos para el resto de la red. En su lugar, la evaluación de 2021 del Reglamento (UE) 2015/429 relativo a la tarificación del coste de los efectos sonoros concluyó que el Reglamento tenía un efecto positivo, pero más bien limitado, en la transición hacia vehículos de transporte de mercancías con bajo nivel de ruido⁴³, por lo que va a ser derogado.

Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (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 y (UE) 2015/166 de la Comisión ([DO L 325 de 16.12.2019, p. 1](#)).

³⁸ Reglamento (UE) 2020/740 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo al etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1369 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1222/2009 ([DO L 177 de 5.6.2020, p. 1](#)).

³⁹ Comisión Europea, Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, [Study on sound level limits of M- and N-category vehicles: final report](#) [«Estudio sobre los límites de nivel sonoro de los vehículos de las categorías M y N: informe final», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la UE, 2022.

Comisión Europea, Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, [Technical support for the impact assessment on Euro 5 step of L-category sound emissions level limits: final report](#) [«Apoyo técnico para la evaluación de impacto de la fase Euro 5 de los límites de los niveles de emisiones sonoras de categoría L: informe final», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la UE, 2022.

⁴⁰ Evaluación de la necesidad de revisión del Reglamento (CE) n.º 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales [[COM\(2017\) 658 final](#)].

⁴¹ Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE ([DO L 356 de 12.12.2014, p. 421](#)).

⁴² Reglamento de Ejecución (UE) 2015/429 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, por el que se establecen las modalidades que hay que seguir para la aplicación de la tarificación del coste de los efectos sonoros ([DO L 70 de 14.3.2015, p. 36](#)).

⁴³ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Resumen de la evaluación del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/429 de la Comisión y las normas sobre cánones de acceso a las vías modulados en función del ruido, [documento disponible en inglés] [[SWD \(2021\) 72 final](#)].

El instrumento pertinente en lo que respecta al **ruido del tráfico aéreo** es el Reglamento (UE) n.º 598/2014 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a las medidas relacionadas con el ruido en los aeropuertos⁴⁴. El estudio de 2022 sobre la reducción del ruido en los aeropuertos²⁵ detectó una serie de deficiencias relacionadas con su aplicación y también destacó que el concepto de objetivo de reducción del ruido establecido en el Reglamento (CE) n.º 598/2014 no se refleja claramente en la Directiva sobre el ruido ambiental. Las partes interesadas han solicitado en repetidas ocasiones una modificación en este sentido, así como sobre cómo evaluar la rentabilidad de las diferentes medidas.

También es pertinente la legislación de la UE sobre el **ruido de las máquinas de uso al aire libre**, que se aborda principalmente en la Directiva sobre el ruido al aire libre⁴⁵. La evaluación de 2020 de esta Directiva⁴⁶ concluyó que había contribuido significativamente a reducir las emisiones sonoras de las máquinas de uso al aire libre y a garantizar que los fabricantes inviertan en la investigación y el desarrollo de diseños, mecanismos y estrategias pertinentes. Asimismo, determinó que la Directiva sigue siendo el principal motor que impulsa la reducción del ruido para este tipo de máquinas. Sin embargo, la evaluación también identificó algunos puntos críticos de mejora, en particular la necesidad de adaptar una serie de cuestiones para reflejar el progreso técnico (por ejemplo, el ámbito de aplicación, los límites de ruido, los métodos de medición del ruido, los procedimientos de evaluación de la conformidad, la recogida de datos sobre el ruido y la adaptación al «nuevo marco legislativo»⁴⁷).

6. Recomendaciones y próximos pasos

Los datos de los mapas de ruido muestran que el gran número de personas que sufren graves efectos sobre la salud debido al ruido se ha mantenido bastante estable en los últimos quince años.

En diciembre de 2022, la Comisión Europea publicó el primer informe integrado de seguimiento y perspectivas en relación con la «contaminación cero», que incluye una perspectiva sobre el ruido⁴⁸. El informe señala que el objetivo establecido en el plan de

⁴⁴ Reglamento (UE) n.º 598/2014 relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado ([DO L 173 de 12.6.2014, p. 65](#)).

⁴⁵ Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre ([DO L 162 de 3.7.2000, p. 1](#)).

⁴⁶ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, *Evaluation of the Outdoor Noise Directive 2000/14/EC* [«Evaluación de la Directiva 2000/14/CE sobre los ascensores», documento en inglés] [[SWD\(2020\) 266 final](#)].

⁴⁷ Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008 sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo ([DO L 218 de 13.8.2008, p. 82](#)).

⁴⁸ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Primer informe de seguimiento y perspectivas en relación con la «contaminación cero», «Vías hacia un aire, un agua y un suelo más limpios en Europa» [[COM\(2022\) 674 final](#)].

El presente informe se basa en el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente de septiembre de 2022 titulado [«Outlook to 2030 - can the number of people affected by transport noise be cut by 30%?»](#)

acción «contaminación cero» de reducir de aquí a 2030 el número de personas que sufren molestias crónicas por el ruido del transporte en un 30 %, con respecto a los niveles de 2017, no se alcanzará a menos que se adopten medidas adicionales. El informe prevé además que, incluso con las medidas previstas, el número total de personas que sufren molestias crónicas por el ruido del transporte aumentará en un 3 % de aquí a 2030, pero también explica que un conjunto sustancial de medidas adicionales adoptadas a escala local podría reducir el número de personas que sufren molestias crónicas por el ruido del transporte en un 19 % de aquí a 2030. El informe concluyó que es necesario un esfuerzo mucho mayor para abordar el ruido del tráfico rodado, que sigue siendo el mayor contaminante acústico. Para alcanzar el objetivo del plan de acción «contaminación cero» será necesario adoptar medidas dirigidas no solo a las zonas con problemas acústicos agudos, sino también a aquellas con niveles de ruido moderados. Esto precisará de una combinación de medidas, especialmente normas más estrictas en materia de ruido para el transporte por carretera, una mejora de la planificación urbana y del transporte, y reducciones significativas del tráfico rodado y de la velocidad del tráfico en las ciudades.

La reducción del número de personas que sufren molestias crónicas por el ruido del transporte en la UE precisa que se actúe a todos los niveles (UE, nacional, regional y local).

Ya se dispone de soluciones rentables, por lo que deben aplicarse con mayor rapidez. El estudio de 2021¹⁵ sobre la Directiva sobre el ruido ambiental pretendía mejorar la aplicación de las medidas más rentables mediante la identificación de un conjunto de leyes locales, nacionales, de la UE e internacionales que impulsan la acción en este ámbito. Otros estudios realizados en 2021³⁹ y 2022²⁵ sobre la legislación en materia de vehículos de carretera y la gestión del ruido en los aeropuertos confirmaron que se trata de acciones prioritarias.

Los estudios anteriormente mencionados también demostraron que no existe ninguna ley o medida única que optimice por sí misma la aplicación de las medidas adecuadas para lograr reducciones significativas. Por el contrario, un conjunto limitado de mejoras armonizadas de un número muy reducido de instrumentos permitiría reducir la exposición al ruido. Se consideró que la legislación actual era coherente (en el sentido de que no existen solapamientos o contradicciones), pero los avances se vieron obstaculizados por la falta de un objetivo político común en materia de ruido. Sin embargo, el objetivo y los compromisos en materia de ruido establecidos en el plan de acción «contaminación cero» han reforzado el impulso político para acelerar e intensificar las políticas y la acción legislativa para reducir la contaminación acústica.

La principal necesidad es abordar el ruido del tráfico rodado mediante medidas adicionales e intervenciones prácticas. En el caso de las carreteras, debe considerarse el uso de neumáticos silenciosos, superficies de carretera con bajo nivel de ruido y límites de velocidad reducidos, ya que la electrificación de los vehículos no aportará beneficios. En particular, es necesario reforzar la legislación sobre neumáticos para lograr el máximo beneficio, ya que se trata de la

[«Perspectivas para 2030: ¿puede reducirse en un 30 % el número de personas afectadas por el ruido del transporte?», documento en inglés].

medida de reducción del ruido más rentable^{15, 39}. Las medidas para otros medios de transporte deben incluir raíles silenciosos y lisos, junto con vagones silenciosos para los ferrocarriles, así como mejores procedimientos de vuelo junto con medidas nocturnas para las operaciones de las aeronaves. También debe incentivarse a los operadores de medios e infraestructuras de transporte innovadores para que sigan participando en tecnologías y productos «silenciosos desde el diseño».

Una acción eficaz requiere un enfoque global en todos los sectores pertinentes que reúna a todos los agentes que corresponda.

A escala de la UE, la Comisión dará prioridad, cuando sea necesario, a las acciones destinadas a:

- revisar los límites aplicables a los neumáticos, sobre la base del Reglamento n.º 117 de la CEPE⁴⁹;
- acelerar la introducción de vagones de mercancías exclusivamente silenciosos mejorando la implantación de las «rutas más silenciosas» de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1304/2014⁴¹;
- promover procedimientos mejorados para reducir el ruido producido por el aterrizaje y el despegue de las aeronaves;
- introducir tasas medioambientales para aumentar el uso de aeronaves tranquilas al revisar la Directiva sobre tasas aeroportuarias⁵⁰.

La Comisión también apoyará a los Estados miembros con las herramientas y acciones pertinentes en el marco del plan de acción «contaminación cero».

A escala nacional, la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental y de la legislación pertinente en materia de fuentes de ruido sigue siendo primordial. Los Estados miembros deben acelerar sus esfuerzos de cumplimiento y garantizar que sus planes de acción contra el ruido incluyan sistemáticamente:

- la introducción de superficies silenciosas cada vez que se repare una calzada, haciendo uso de las directrices para la contratación pública ecológica⁵¹;
- límites de velocidad vial más bajos, cuando existan otros beneficios colaterales, como la seguridad;
- mantenimiento de las vías férreas de modo que los raíles conserven una superficie lisa, e instalación de vías de baja emisión sonora cerca de los hogares;

⁴⁹ Reglamento n.º 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones de ruido de rodadura, a la adherencia en superficie mojada y/o a la resistencia a la rodadura [2016/1350] ([DO L 218 de 12.8.2016, p. 1](#)).

⁵⁰ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias ([DO L 70 de 14.3.2009, p. 11](#)).

⁵¹ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Criterios de contratación pública ecológica de la UE para el diseño, la construcción y el mantenimiento de carreteras [[SWD \(2016\) 203 final](#)].

- establecer objetivos adecuados de reducción del ruido en consonancia con el Reglamento (UE) n.º 598/2014 sobre el ruido en los aeropuertos, junto con medidas eficaces para alcanzarlos.

Es necesaria una cooperación óptima entre las autoridades nacionales, regionales y locales. También hay que seguir capacitando a los agentes locales y animarlos a reproducir iniciativas ejemplares de ciudades de toda la UE para abordar la exposición a la contaminación acústica ambiental en las zonas urbanas y promover la buena salud y la buena calidad de vida. También debe alentarse a los representantes de la sociedad civil a garantizar que los planes de acción para la gestión del ruido se apliquen correctamente y aporten mejoras en la reducción del ruido a escala local.

Por consiguiente, la Comisión aprovechará plenamente el potencial del Acuerdo de Ciudad Verde para acelerar la reducción de la contaminación acústica en las ciudades. Los esfuerzos pioneros de las cien ciudades que ya han firmado el Acuerdo de Ciudad Verde⁵² deberían inspirar a otras ciudades de la UE. Resulta ejemplar el compromiso de los signatarios del Acuerdo de Ciudad Verde, que incluye la aplicación de los planes de acción de la Directiva, de lograr una reducción significativa de la contaminación acústica de aquí a 2030 y acercarse a los niveles recomendados por la Organización Mundial de la Salud. Estas ciudades no solo desarrollarán planes ambiciosos, sino que también se comprometerán a garantizar su aplicación. La elaboración adecuada de planes de acción contra el ruido rentables y eficaces requiere conocimientos especializados y todas las autoridades locales podrían utilizar esta red de ciudades como un recurso de valioso conocimiento.

La Comisión se basará en los compromisos de los signatarios del Acuerdo de Ciudad Verde promoviendo el intercambio de directrices sobre la elaboración de los planes de acción contra el ruido. También fomentará el uso específico de sistemas de apoyo como la herramienta TAIEX-EIR PEER 2 PEER para los signatarios del Acuerdo de Ciudad Verde y las autoridades competentes, en particular para difundir buenas prácticas en materia de gestión del ruido urbano en toda la UE. Además, el uso del instrumento de apoyo técnico⁵³, que proporciona a los Estados miembros (a petición de estos) conocimientos técnicos específicos para diseñar y aplicar reformas en una amplia gama de ámbitos políticos (especialmente con respecto a la aplicación de los requisitos medioambientales derivados de la legislación medioambiental de la UE, como la Directiva sobre el ruido ambiental), se considerará una forma de mejorar la acción a escala urbana.

La Comisión no solo reforzará las medidas a corto plazo existentes sobre la legislación en materia de fuentes de ruido, sino que también intentará mejorar la aplicación de la Directiva

⁵² El [Acuerdo de Ciudad Verde](#) es un movimiento de alcaldes de la UE que se ha comprometido a hacer que las ciudades sean más limpias y saludables. Su objetivo es mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos de la Unión y acelerar la aplicación de la legislación medioambiental pertinente de la UE. Al firmar el Acuerdo, las ciudades se comprometen a abordar cinco ámbitos de gestión medioambiental: el aire; el agua; la naturaleza y la biodiversidad; la economía circular y los residuos, y el ruido.

⁵³ Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de febrero de 2021, por el que se establece un instrumento de apoyo técnico ([DO L 57 de 18.2.2021, p. 1](#)).

sobre el ruido ambiental. Además, la Comisión evaluará las posibles mejoras de la Directiva, especialmente los objetivos de reducción del ruido a escala de la UE (como se subraya en el plan de acción «contaminación cero»).

Por último, la Comisión, en consonancia con el enfoque holístico del Pacto Verde Europeo, considerará posibles sinergias en la lucha contra la contaminación acústica fuera del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental, que aborda principalmente los efectos sobre la salud humana. Las investigaciones previstas⁵⁴ y el aumento del acceso a los datos, en particular a través de la Red Europea de Observación e Información del Mar (EMODnet)⁵⁵, proporcionarán una mejor comprensión de una perspectiva más integrada que incluiría los efectos del ruido en el medio ambiente y la biodiversidad (por ejemplo, los que se abordan en relación con el ruido subacuático en el contexto de la Directiva marco sobre la estrategia marina).

⁵⁴ Decisión de ejecución de la Comisión, de 6 de diciembre de 2022, relativa a la adopción del programa de trabajo para 2023-2024 en el marco del programa específico por el que se ejecuta el programa marco de investigación e innovación «Horizonte Europa» y a su financiación [[C\(2022\) 7550 final](#)].

⁵⁵ <https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-%E2%80%93-underwater-noise-indicator>.