



29.9.2014

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

**Θέμα:** Αναφορά 1153/2012, της Gabi Schäffer, γερμανικής ιθαγένειας, σχετικά με ηχορρύπανση από τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης

Αναφορά 0891/2013 του Torsten Jäger, γερμανικής ιθαγένειας, σχετικά με τον θόρυβο που προκαλείται από αεροσκάφη και πόσο επαχθής είναι για την υγεία

### 1. Περίληψη της αναφοράς 1153/2012

Η αναφέρουσα καταγγέλλει έντονη ηχορρύπανση που προκαλείται από την εναέρια κυκλοφορία στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Υποστηρίζει ότι στον δήμο της δεν εκτελείται το σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση της ηχορρύπανσης, διότι ο τόπος κατοικίας της δεν φέρεται να ανήκει στους πληγέντες δήμους. Ισχυρίζεται ότι χρησιμοποιείται ολοένα συχνότερα η διαδρομή πτήσης που διέρχεται πάνω από την περιοχή της, προκειμένου να μειωθεί η επιβάρυνση της περιοχής νότια της Φρανκφούρτης και να μετατεθεί το πρόβλημα της ηχορρύπανσης. Αυτό, ωστόσο, δεν επιλύει το πρόβλημα. Σύμφωνα με την αναφέρουσα, τα δεδομένα και οι χάρτες θορύβου προέρχονται από την περίοδο 2005-2006 και οι προγνώσεις που βασίζονται σε αυτά είναι λανθασμένες, τα μέτρα που εφαρμόζονται μέχρι στιγμής δεν αποφέρουν αποτέλεσμα, οι τρέχουσες διαδρομές πτήσεων δεν περιλαμβάνονταν στον αρχικό σχεδιασμό, ο υπολογισμός του θορύβου δεν είναι ρεαλιστικός, τα πρότυπα θορύβου (μεταξύ άλλων τα πρότυπα του ΠΟΥ) δεν τηρούνται και δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της νυχτερινής ανάπαυσης που διαρκεί μόλις 5,5 ώρες ή λιγότερο, εξαιτίας της χορήγησης προσωρινών αδειών για την εκτέλεση νυχτερινών πτήσεων. Επίσης, σύμφωνα με την αναφέρουσα, δεν είναι δυνατό να ερευνώνται οι συνέπειες για την υγεία των κατοίκων αφού αυτοί έχουν ήδη εκτεθεί επί χρόνια σε θόρυβο.

## Περίληψη της αναφοράς 0891/2013

Ο αναφέρων ζει σε μια μικρή πόλη στη Γερμανία, η οποία βρίσκεται κοντά στους αεροδιαδρόμους του αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Πρόσφατα, εγκαινιάστηκε η λειτουργία ενός νέου αεροδιαδρόμου στον αερολιμένα, με αποτέλεσμα αυξημένη εναέρια κυκλοφορία. Παρά τα συνεπαγόμενα οικονομικά οφέλη, έχει αρνητικό συνολικό αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής στην περιοχή, καθώς και στους κατοίκους της μικρής πόλης όπου ζει ο αναφέρων, δεδομένου ότι ο θόρυβος είναι υπερβολικός. Καταγγέλλει ότι δεν συμμορφώνονται με την απαγόρευση νυχτερινών πτήσεων και ότι οι περισσότεροι κάτοικοι δεν κοιμούνται αρκετά, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εργαστούν αποτελεσματικά και να χάνουν εισόδημα. Προσκομίζει τα ευρήματα μελετών της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας που καταδεικνύουν ότι ο θόρυβος συνιστά κίνδυνο για τη δημόσια υγεία και ότι η παρατεταμένη έκθεση προκαλεί σειρά χρόνιων και σοβαρών τραυματισμών και ασθενειών, καθώς ο περιβαλλοντικός θόρυβος κατατάσσεται δεύτερος μετά την περιβαλλοντική ρύπανση ως παράγοντας που προκαλεί προβλήματα υγείας. Ζητεί τη μείωση του θορύβου που προκαλείται από πτήσεις αεροσκαφών στην περιοχή του Essen και τη συνεπή συμμόρφωση με την απαγόρευση νυχτερινών πτήσεων.

### 2. Παραδεκτό

Αναφορά 1153/2012 κρίθηκε παραδεκτή στις 11 Ιανουαρίου 2013.

Αναφορά 0891/2013 κρίθηκε παραδεκτή στις 20 Ιανουαρίου 2014.

Η Επιτροπή κλήθηκε να παράσχει πληροφορίες (άρθρο 202 παράγραφος 6 του Κανονισμού).

### 3. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 28 Ιουνίου 2013

Βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας 2002/49/EK σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου<sup>1</sup> τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καταρτίσουν σχέδια δράσης για το θόρυβο για περιοχές που γειτνιάζουν με μεγάλους αερολιμένες (αερολιμένες με περισσότερες από 50.000 πτήσεις τον χρόνο) έως τις 18 Ιουλίου 2008. Τα εν λόγω σχέδια δράσης για το θόρυβο θα πρέπει να διαχειρίζονται τα προβλήματα και τις επιδράσεις του θορύβου και, όταν είναι απαραίτητο, να περιλαμβάνουν μέτρα μείωσης του θορύβου. Το άρθρο 8, παράγραφος 7 της οδηγίας υποχρεώνει τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι ζητείται η γνώμη του κοινού όσον αφορά τα προτεινόμενα σχέδια δράσης για το θόρυβο. Το παράρτημα V απαριθμεί τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το περιεχόμενό τους.

Η Επιτροπή υπέβαλε ερωτήματα προς τις γερμανικές αρχές σχετικά με το σχέδιο δράσης για το θόρυβο για περιοχές που γειτνιάζουν με τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης. Ανακοινώθηκε ότι αναπτύσσεται ένα σχέδιο δράσης με στόχο τη μείωση του θορύβου και θα δημοσιευτεί κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2013. Σύμφωνα με τις γερμανικές αρχές σημειώθηκε μείωση περίπου 19100 ατόμων που εκτίθενται σε τιμές άνω των 50dB Lnight και 119500 ατόμων που εκτίθενται σε τιμές άνω των 55dB Lden μεταξύ του 2006 και του 2011.

Η λήψη μέτρων για τη μείωση του θορύβου παραμένει προνόμιο των αρχών των κρατών

---

<sup>1</sup> EE L 189, 18.7.2002.

μελών και η Επιτροπή δεν μπορεί να υποχρεώσει τα κράτη μέλη να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα μείωσης του θορύβου. Η απόκλιση της τροχιάς πτήσεως με στόχο τη μείωση του συνολικού αριθμού των εκτεθειμένων ατόμων αποτελεί ένα από τα δυνητικά μέτρα μείωσης του θορύβου.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχουν διαβιβάσει μέχρι τώρα οι γερμανικές αρχές, το χωριό Maintal δεν επηρεάζεται από τιμές άνω των 55 dB Lden ή άνω των 50 dB Lnight και, συνεπώς, ένα σχέδιο δράσης και οι σχετικές διαβουλεύσεις δεν απαιτούνται κατ' ανάγκη από την οδηγία.

### Συμπέρασμα

Η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις γερμανικές αρχές σχετικά με σχέδιο δράσης για το θόρυβο για περιοχές που γειτνιάζουν με τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2002/49/ΕΚ. Η έγκριση του σχεδίου δράσης αναμένεται εντός των προσεχών τριών μηνών. Η Επιτροπή θα κρατήσει την Επιτροπή Αναφορών ενήμερη για τις σχετικές εξελίξεις.

#### **4. Απάντηση της Επιτροπής (αναθ.), που ελήφθη στις 31 Μαρτίου 2014**

##### **Αναφορές 1153/2012 και 891/2013**

Η Επιτροπή εξακολουθεί να παρακολουθεί την κατάσταση μεταξύ άλλων και μέσω των σχεδίων δράσης για το θόρυβο τα οποία τα κράτη μέλη οφείλουν να εγκρίνουν –και να υποβάλουν στην Επιτροπή - σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου.<sup>1</sup>

Το σχέδιο δράσης για τον θόρυβο που αφορά τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης, το οποίο βασίζεται σε επίπεδα προστασίας από το θόρυβο που έχουν καθοριστεί σε εθνικό επίπεδο, ήταν στη διάθεση του κοινού από τις αρχές Σεπτεμβρίου έως τα μέσα Οκτωβρίου 2012 και βρίσκεται στην διεύθυνση: [www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de).

Περίληψη αυτού του σχεδίου δράσης έχει υποβληθεί στην Επιτροπή στις 17 Ιανουαρίου 2014 και βρίσκεται στην ιστοσελίδα:

[http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colutzdvw/envutzj0q/DE\\_HE\\_DF10\\_MAir\\_EDDF\\_v1.pdf](http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colutzdvw/envutzj0q/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v1.pdf).

### Συμπέρασμα

Το τελικό, εγκεκριμένο σχέδιο δράσης που απαιτείται δυνάμει της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ δεν έχει ακόμη υποβληθεί στην Επιτροπή. Η Επιτροπή θα συνεχίσει, κατά συνέπεια, να παρακολουθεί το θέμα.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, ΕΕ L 189, 18.7.2002.

## 5. Απάντηση της Επιτροπής (ΑΝΑΘ. ΙΙ), που ελήφθη στις 29 Σεπτεμβρίου 2014.

### Αναφορές 1153/2012 και 891/2013

Η οδηγία 2002/49/EK σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου<sup>1</sup> (στο εξής: η οδηγία) απαιτεί τη χαρτογράφηση του θορύβου και την προετοιμασία σχεδίων δράσης για τα πολεοδομικά συγκροτήματα και τους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες καθώς και τα αεροδρόμια. Στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εμπίπτουν επίσης θόρυβοι που προέρχονται από βιομηχανικές δραστηριότητες, όπως αυτές που ορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2010/75/EK<sup>2</sup>.

Τα σχέδια δράσης, περιλήψεις των οποίων πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα VI της οδηγίας. Οι γερμανικές αρχές έχουν υποβάλει την περίληψη του σχεδίου δράσης για τον θόρυβο για το Αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης. Η περίληψη αυτή είναι διαθέσιμη στην διεύθυνση:

[http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colu0alng/envu705wg/DE\\_HE\\_DF10\\_MAir\\_EDDF\\_v2.pdf](http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colu0alng/envu705wg/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v2.pdf)

Ολόκληρο το σχέδιο δράσης ευρίσκεται στην διεύθυνση:

[http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/RPDA\\_Internet?rid=HMdI\\_15/RPDA\\_Internet/sub/aec/aec40079-4fac-2731-79cd-aa2b417c0cf4,,22222222-2222-2222-2222-222222222222.htm](http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/RPDA_Internet?rid=HMdI_15/RPDA_Internet/sub/aec/aec40079-4fac-2731-79cd-aa2b417c0cf4,,22222222-2222-2222-2222-222222222222.htm)

Η αντίστοιχη χαρτογράφηση του θορύβου πραγματοποιήθηκε το 2012.

Η Οδηγία δεν υποδεικνύει μέτρα για τέτοια σχέδια δράσης, ούτε ορίζει οριακές τιμές ή τιμές στόχου - εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν για τα μέτρα και να ορίσουν τα όρια θορύβου ή τις τιμές στόχου που κρίνουν χρήσιμες ή αναγκαίες.

Η Οδηγία ορίζει ότι οι δείκτες θορύβου  $L_{den}$  και  $L_{night}$  θα χρησιμοποιούνται για την στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου<sup>3</sup>, και το Παράρτημα I της Οδηγίας παραθέτει ορισμούς αυτών των δεικτών θορύβου. Βασίζονται πράγματι σε μακροπρόθεσμα μέσα επίπεδα θορύβου. Συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία εναρμόνισης των δεικτών θορύβου μπορούν να αναζητηθούν στο έγγραφο θέσης σχετικά με τους δείκτες θορύβου στην ΕΕ, στη διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/noiseindicators.pdf>. Επιπλέον, στοιχεία για τις επιπτώσεις στην υγεία των διαφόρων επιπέδων θορύβου μπορούν να αναζητηθούν σε πρόσφατη δημοσίευση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας στη διεύθυνση: [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0017/43316/E92845.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf)

Σύμφωνα με το Άρθρο 5 παράγραφος 4 της Οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν

<sup>1</sup> ΕΕ L 189, 18.7.2002.

<sup>2</sup> ΕΕ L.334, 17.12.2010. Η αναφορά στην οδηγία 2002/49/EK ήταν στο παράρτημα I της οδηγίας 92/61/EOK αλλά πρέπει πλέον να νοείται ως αναφορά στο παράρτημα I της οδηγίας 2010/75/EK. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις βιομηχανικές δραστηριότητες οι οποίες προκαλούν ρύπανση και αναφέρονται στα κεφάλαια II έως VI της οδηγίας.

<sup>3</sup> Έως ότου αρχίσει να ισχύει η νέα πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό κοινών μεθόδων υπολογισμού του θορύβου σύμφωνα με την Οδηγία 2002/49/EK, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν άλλους εθνικούς δείκτες, αλλά πρέπει να τους μετατρέψουν στους ως άνω αναφερόμενους δείκτες.

άλλους δείκτες εκτός του  $L_{den}$  και  $L_{night}$  για τον ηχητικό σχεδιασμό και την ηχητική οριοθέτηση.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι ζητείται η γνώμη του κοινού και ότι του δίδεται εγκαίρως η ουσιαστική δυνατότητα να συμμετάσχει στην προετοιμασία και επανεξέταση των σχεδίων δράσης. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή, το τρέχον σχέδιο δράσης έχει υποβληθεί σε δημόσια διαβούλευση. Τα αποτελέσματα αυτής της διαβούλευσης περιέχονται στο ίδιο το σχέδιο δράσης και την περίληψη.

### Συμπέρασμα

Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες σε αυτό το στάδιο η Επιτροπή δεν μπορεί να εντοπίσει παραβίαση της νομοθεσίας της ΕΕ.