

Ειδική έκθεση

## Αστική ρύπανση στην ΕΕ

Καθαρότερος ο αέρας στις πόλεις αλλά ο θόρυβος ακόμη στα ύψη



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ  
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

# Περιεχόμενα

	Σημείο
<b>Σύνοψη</b>	I-XI
<b>Εισαγωγή</b>	01-15
<b>Αστική ρύπανση –ένα μείζον ζήτημα υγείας</b>	01-05
<b>Ενωσιακοί κανόνες</b>	06-12
Αέρας	07-09
Θόρυβος	10-11
Σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση	12
<b>Καθήκοντα και αρμοδιότητες</b>	13-14
<b>Προϋπολογισμός της ΕΕ</b>	15
<b>Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου</b>	16-21
<b>Παρατηρήσεις</b>	22-90
<b>Επιτεύγματα και κενά στην εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ</b>	22-63
Παρά τις βελτιώσεις, τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα δεν τηρούνται συστηματικά στις επιλεγείσες πόλεις	22-35
Οι ελλείψεις και οι καθυστερήσεις στην αναφορά στοιχείων για την ηχορύπανση δυσχεραίνουν την αξιολόγηση της προόδου	36-46
Τα σχέδια δράσης δεν χρησιμοποιούνται ως αποτελεσματικά εργαλεία διαχείρισης	47-55
Η επιβολή της νομοθεσίας από μέρος της Επιτροπής δεν ήταν ούτε έγκαιρη ούτε πλήρως αποτελεσματική στις περιπτώσεις των πόλεων που εξετάσαμε	56-63
<b>Δύσκολη για τις πόλεις η αποτελεσματική αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης</b>	64-90
Αβέβαιη η αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων μέτρων και σχετικές κοινωνικές προκλήσεις	65-80
Πρόσκομμα στην αποτελεσματικότητα των δράσεων ο ανεπαρκής συντονισμός	81-87
Ανεπαρκής η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των έργων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ	88-90

**Συμπεράσματα και σύσταση**

91-101

**Παραρτήματα**

**Παράρτημα I – Επιλεγείσες πόλεις και οριακές τιμές της ΕΕ**

**Παράρτημα II – Ελεγχθέντα έργα**

**Συνομογραφίες**

**Γλωσσάριο**

**Απαντήσεις της Επιτροπής**

**Χρονογραμμή**

**Κλιμάκιο ελέγχου**

## Σύνοψη

I Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση αναγνωρίζονται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας ως δύο από τις σημαντικότερες περιβαλλοντικές απειλές για την ανθρώπινη υγεία. Τα φαινόμενα της ρύπανσης του αέρα και του περιβαλλοντικού θορύβου τείνουν να είναι εντονότερα στις αστικές περιοχές, όπου ζουν τρεις στους τέσσερις πολίτες της ΕΕ.

II Η ΕΕ έχει θεσπίσει κανόνες που διέπουν την ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα περιβαλλοντικού θορύβου, με σκοπό την προστασία των πολιτών της. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση ήρθαν να επισφραγίσουν τη γραμμή πλεύσης της ΕΕ, με τον καθορισμό στόχων για την περαιτέρω μείωση των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του υπερβολικού θορύβου στην ανθρώπινη υγεία. Αποφασίσαμε να πραγματοποιήσουμε τον εν προκειμένω έλεγχο, καθώς η Επιτροπή βρίσκεται στα μέσα της πορείας της προς την επίτευξη των τιμών-στόχου μηδενικής ρύπανσης για το 2030. Το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για τον αέρα βρίσκεται επί του παρόντος υπό αναθεώρηση ώστε να θεσπιστούν αυστηρότερα πρότυπα μέχρι το 2030. Από την άλλη, η οδηγία της ΕΕ του 2002 για τον περιβαλλοντικό θόρυβο δεν έχει αναθεωρηθεί μέχρι σήμερα. Στόχος του ελέγχου είναι να βοηθήσει τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να λάβουν μέτρα για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της επιβλαβούς ρύπανσης.

III Στην έκθεσή μας, ελέγξαμε κατά πόσον το ισχύον νομικό πλαίσιο έχει εφαρμοστεί ορθά και κατά πόσον τα μέτρα που ελήφθησαν συνέβαλαν αποτελεσματικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση των επιπέδων θορύβου στις επιλεγείσες χώρες (Ελλάδα, Ισπανία και Πολωνία) και πόλεις, και συγκεκριμένα στην Αθήνα, τη Βαρκελώνη και την Κρακοβία. Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα ποσά της ενωσιακής στήριξης για την επίτευξη των στόχων για καθαρό αέρα ανέρχονται σε περίπου 46,4 δισεκατομμύρια ευρώ και 185,5 δισεκατομμύρια ευρώ για τις περιόδους προγραμματισμού 2014-2020 και 2021-2027, αντίστοιχα. Εξετάσαμε μέτρα που αποσκοπούσαν στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων που έλαβαν χρηματοδοτική στήριξη από την ΕΕ. Εξετάσαμε επίσης τις ενέργειες της Επιτροπής για την επιβολή της σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας.

**IV** Διαπιστώσαμε ότι, ενώ η ποιότητα του αέρα βελτιώνεται στην ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των πόλεων που επιλέξαμε, τα πρότυπα ποιότητας του αέρα δεν τηρούνταν πάντοτε ή η τήρησή τους είχε επιτευχθεί πολύ πρόσφατα. Με την τρέχουσα αναθεώρηση των οδηγιών της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, με την οποία αυστηροποιούνται τα υφιστάμενα πρότυπα, οι επιλεγείσες πόλεις θα κληθούν να εντείνουν περαιτέρω τις προσπάθειές τους.

**V** Όσον αφορά τη μείωση της ηχορύπανσης, η πρόοδος που έχει σημειωθεί είναι δύσκολο να εκτιμηθεί. Αυτό οφείλεται κυρίως σε ελλείψεις και καθυστερήσεις στην εκτίμηση και την αναφορά του βαθμού της ηχορύπανσης από τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ. Η ελλιπής χαρτογράφηση θορύβου στερεί από τις αρχές βασικά δεδομένα σχετικά με την έκθεση των πολιτών σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου.

**VI** Σε αντίθεση με τους κανόνες της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα, δεν υπάρχουν οριακές τιμές ή τιμές-στόχος για τη μείωση του θορύβου σε ενωσιακό επίπεδο. Διαπιστώσαμε ότι, στις επιλεγείσες πόλεις, οι δράσεις κατά του θορύβου δεν αποτελούν προτεραιότητα και, στην καλύτερη περίπτωση, υλοποιούνται μόνο εν μέρει. Θεωρούμε ότι η έλλειψη ενωσιακών τιμών-στόχου για τη μείωση του θορύβου αποθαρρύνει τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα σε δράσεις για την αποτελεσματική μείωση της ηχορύπανσης. Σημειώνουμε επίσης ότι τα όρια αναφοράς θορύβου καλύπτουν μόνο ένα μέρος του πληθυσμού της ΕΕ που ενδέχεται να εκτίθεται σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου.

**VII** Σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ, όπως είναι η υπέρβαση των οριακών τιμών για την ποιότητα του αέρα ή η απουσία στρατηγικών εργαλείων για τη διαχείριση του θορύβου, η Επιτροπή μπορεί να δώσει συνέχεια και να κινήσει διαδικασία επί παραβάσει κατά του εμπλεκόμενου κράτους μέλους. Διαπιστώσαμε ότι, συχνά, οι διαδικασίες επί παραβάσει της Επιτροπής δεν κατάφερναν να οδηγήσουν σύντομα και, σε ορισμένες περιπτώσεις, πλήρως αποτελεσματικά στην επίλυση του επίμαχου ζητήματος μη συμμόρφωσης.

**VIII** Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης στις αστικές περιοχές, οι περιφέρειες και οι πόλεις οφείλουν να καταρτίζουν και να εφαρμόζουν σχέδια δράσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις διαπιστώσαμε ότι, στις επιλεγείσες πόλεις, τα σχέδια αυτά είτε είχαν καθυστερήσει να καταρτιστούν είτε δεν είχαν καταρτιστεί καν, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των σχετικών φαινομένων ρύπανσης.

**IX** Διαπιστώσαμε επίσης ότι, συχνά, η αποτελεσματικότητα των μέτρων που ελέγξαμε και στόχευαν στην καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε τοπικό επίπεδο αποδυναμωνόταν λόγω του ανεπαρκούς σχεδιασμού και συντονισμού από τις εθνικές και περιφερειακές αρχές. Ως εκ τούτου, οι λύσεις που είχαν προγραμματιστεί μερικές φορές εφαρμόζονταν σε μειωμένη κλίμακα ή αναβάλλονταν.

**X** Κατά την ανάλυση των επιλεγέντων έργων που χρηματοδοτήθηκαν κατά ένα μέρος με ενωσιακούς πόρους, τα οποία είχαν δυνητικά συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση της ηχορύπανσης, διαπιστώσαμε ότι ήταν συχνά αδύνατο να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητά τους και, ως εκ τούτου, η αποτελεσματικότητα της αντίστοιχης χρηματοδότησης της ΕΕ. Αυτό οφειλόταν στην απουσία ειδικών δεικτών σε επίπεδο έργου που να επιτρέπουν την αξιολόγηση της συμβολής του στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση των επιπέδων θορύβου.

**XI** Βάσει των ευρημάτων μας, συνιστούμε στην Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι εφικτό:

- να εισαγάγει στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο τιμές-στόχο σε επίπεδο ΕΕ για τη μείωση του θορύβου και όρια θορύβου·
- να ευθυγραμμίσει στον μέγιστο δυνατό βαθμό τα κατώτατα όρια που θέτει η οδηγία για την αναφορά στοιχείων για την έκθεση σε θόρυβο με τα όρια που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

# Εισαγωγή

## Αστική ρύπανση –ένα μείζον ζήτημα υγείας

**01** Τρεις στους τέσσερις πολίτες της ΕΕ ζουν σε αστικές περιοχές<sup>1</sup>, ενώ η διαδικασία αστικοποίησης συνεχίζεται, συχνά με αρνητική επίδραση στην ποιότητα του περιβάλλοντος. Οι πολίτες της ΕΕ εκτίθενται σε ρύπανση που προέρχεται από πολλές πηγές, όπως ο αέρας, ο θόρυβος, το φως και τα λύματα. Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση συγκαταλέγονται στις περιβαλλοντικές προκλήσεις που ασκούν ιδιαίτερη πίεση σε ολόκληρη την ΕΕ<sup>2</sup>.

**02** Ως ατμοσφαιρική ρύπανση ορίζεται η συγκέντρωση μολυσματικών παραγόντων ή ρύπων στον αέρα, η οποία επιδρά αρνητικά στην ανθρώπινη υγεία ή προκαλεί άλλες επιβλαβείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις (βλέπε [πλαίσιο 1](#) και [γράφημα 2](#)). Οι εκπομπές που παράγονται από διάφορες δραστηριότητες ρυπαίνουν τον αέρα (βλέπε [γράφημα 1](#)).

---

<sup>1</sup> [Urban-rural Europe](#), Eurostat, τελευταία πρόσβαση τον Μάρτιο του 2024.

<sup>2</sup> [Ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση](#), Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2024· [Air pollution and health](#), ΕΟΠ, 2022.

## Πλαίσιο 1

### Βασικοί επιβλαβείς για την υγεία ατμοσφαιρικοί ρύποι το 2022

Τα αιωρούμενα σωματίδια (**ΑΣ**) ταξινομούνται συνήθως ως  $AS_{10}$  ή  $AS_{2,5}$ , ανάλογα με το μέγεθός τους. Αυτές οι δύο κατηγορίες σωματιδίων προέρχονται κυρίως από την καύση στερεών καυσίμων για οικιακή θέρμανση (στην οικιακή θέρμανση οφείλεται το 43 % των  $AS_{10}$  και το 62 % των  $AS_{2,5}$ ). Στις περιοχές της Ευρώπης όπου τα νοικοκυριά συνηθίζουν ακόμη να χρησιμοποιούν για τη θέρμανσή τους στερεά καύσιμα, οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, ιδίως ΑΣ, τείνουν να αυξάνονται όταν οι χειμώνες είναι πιο δριμύεις. Ορισμένα ΑΣ προέρχονται από φυσικές πηγές, όπως το θαλασσινό αλάτι, η σκόνη της Σαχάρας και τα ηφαίστεια, ενώ άλλοι τύποι (τα λεγόμενα δευτερογενή ΑΣ) προκύπτουν από χημικές αντιδράσεις που λαμβάνουν χώρα στην ατμόσφαιρα.

Το **διοξείδιο του αζώτου ( $NO_2$ )** είναι ρυπογόνο αέριο καφεκόκκινου χρώματος και ένα από τα οξειδία του αζώτου ( **$NO_x$** ). Η κύρια πηγή  $NO_x$  είναι οι οδικές μεταφορές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 49 % αυτών των εκπομπών.

Το **διοξείδιο του θείου ( $SO_2$ )** είναι άχρωμο ρυπογόνο αέριο με έντονη οσμή. Ο τομέας του ενεργειακού εφοδιασμού αποτελεί την κύρια πηγή εκπομπών  $SO_2$ , καθώς αντιπροσωπεύει ποσοστό 44 %.

Το **τροποσφαιρικό όζον ( $O_3$ )** είναι ένα στρώμα άχρωμου αερίου που σχηματίζεται κοντά στο έδαφος από χημικές αντιδράσεις ρύπων, όπως οξειδία του αζώτου ( $NO_x$ ), οι οποίες λαμβάνουν χώρα υπό το φως του ήλιου. Το όζον μεταφέρεται επίσης στην Ευρώπη από άλλα μέρη του βόρειου ημισφαιρίου και από την ανώτερη ατμόσφαιρα.

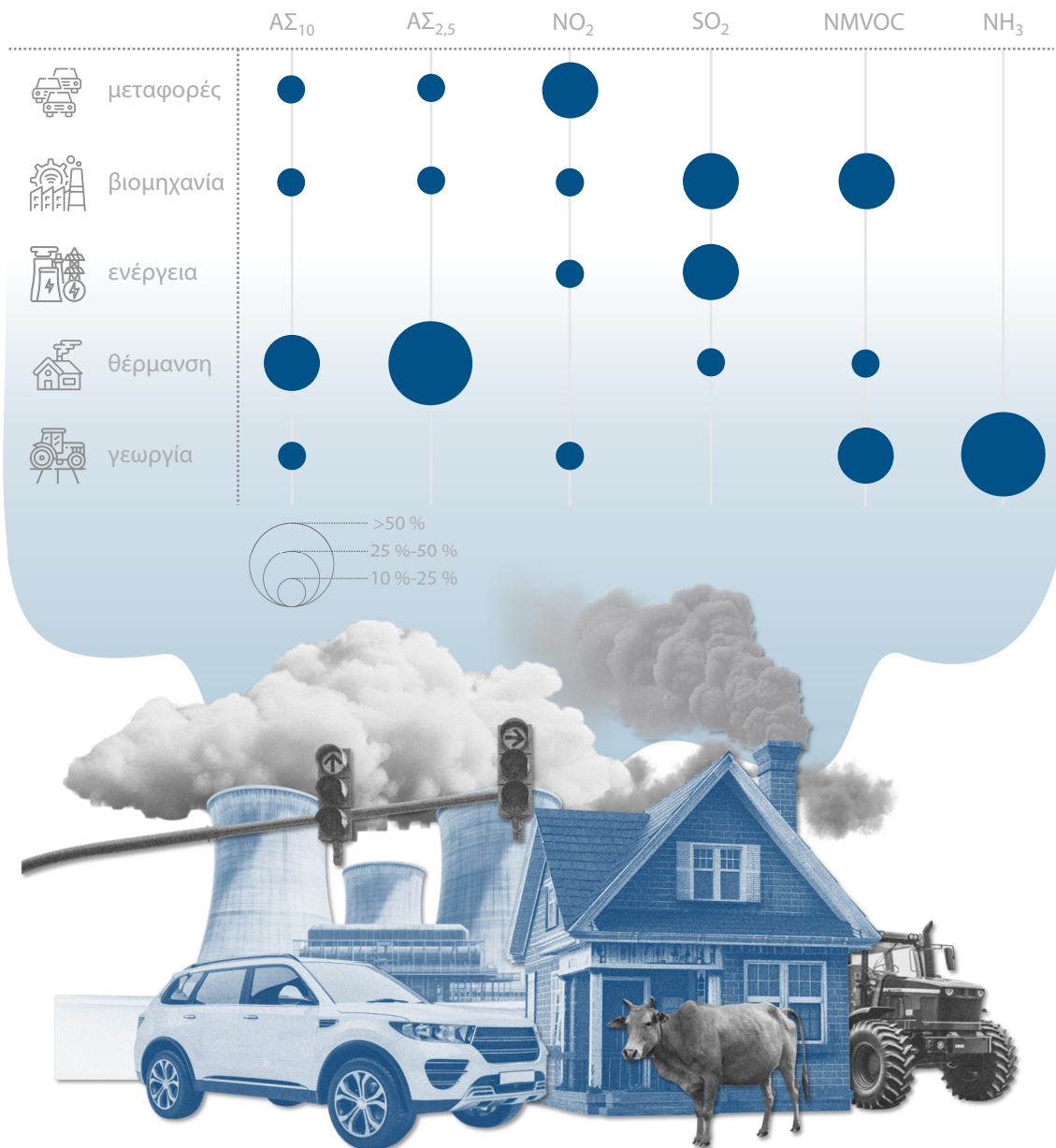
Οι **πτητικές οργανικές ενώσεις εκτός του μεθανίου (NMVOC)** περιλαμβάνουν μείγμα οργανικών ενώσεων με διαφορετικές χημικές συνθέσεις. Κύριες πηγές τους είναι οι μεταποιητικές και εξορυκτικές βιομηχανίες, οι οποίες εκπέμπουν το 46 % των εν λόγω ρύπων.

Η **αμμωνία ( $NH_3$ )** είναι άχρωμο αέριο που προέρχεται κυρίως από τον γεωργικό τομέα, ο οποίος ευθύνεται για το 93 % των εκπομπών της. Η αμμωνία συντελεί σε μεγάλο βαθμό στον σχηματισμό  $AS_{2,5}$  στην ατμόσφαιρα.

Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ).



**Γράφημα 1 – Ποσοστό συγκέντρωσης ενός ρύπου στις εκπομπές από μια δεδομένη πηγή, 2022**



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ.

**03** Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) χαρακτηρίζει την ατμοσφαιρική ρύπανση ως έναν από τους σοβαρότερους περιβαλλοντικούς κινδύνους για την υγεία<sup>3</sup>. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) εκτιμά ότι, το 2021, 253 000 άνθρωποι πέθαναν πρόωρα στην ΕΕ ως αποτέλεσμα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από αιωρούμενα σωματίδια (ΑΣ<sub>2,5</sub>), 52 000 από διοξείδιο του αζώτου (NO<sub>2</sub>) και 22 000 από το όζον (O<sub>3</sub>)<sup>4</sup>. Η έκθεση σε υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης συμβάλλει και σε άλλα προβλήματα υγείας, όπως το άσθμα, το εγκεφαλικό επεισόδιο, η ισχαιμική καρδιοπάθεια και ο καρκίνος του πνεύμονα (βλέπε [γράφημα 2](#))<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> [Ambient \(outdoor\) air pollution](#), ΠΟΥ, τελευταία πρόσβαση τον Μάρτιο του 2024.

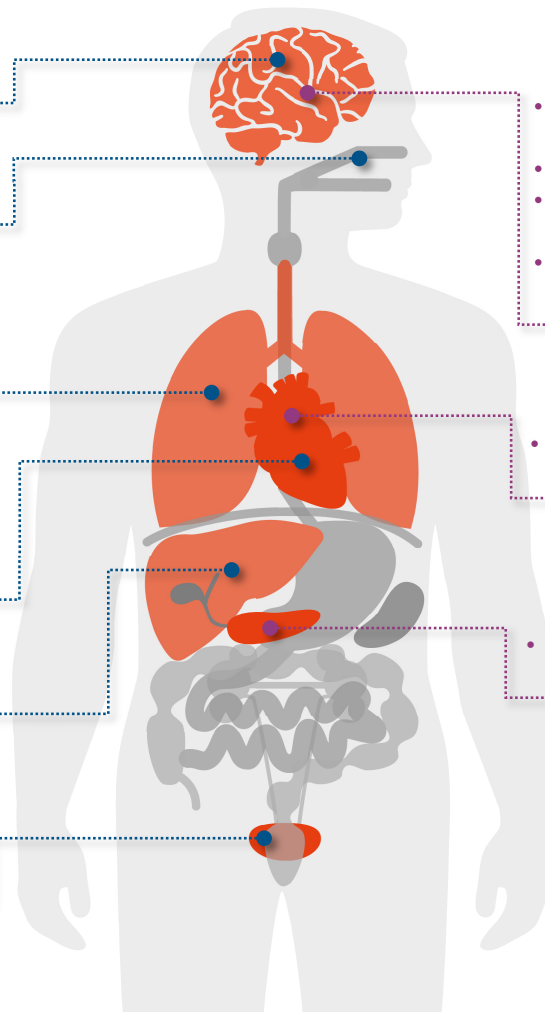
<sup>4</sup> [Harm to human health from air pollution in Europe: burden of disease 2023](#), ΕΟΠ.

<sup>5</sup> [Health impact of air pollution](#), ΠΟΥ, τελευταία πρόσβαση τον Μάρτιο του 2024.

## Γράφημα 2 – Σοβαρά προβλήματα υγείας που προκαλούνται εξαιτίας της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης

### Αέρας

- Κεφαλαλγία και άγχος
- Επίδραση στο κεντρικό νευρικό σύστημα
- Ερεθισμός των οφθαλμών, της μύτης και του λαιμού
- Αναπνευστικά προβλήματα
- Ερεθισμός, φλεγμονή και λοιμώξεις
- Άσθμα και μειωμένη πνευμονική λειτουργία
- Καρκίνος του πνεύμονα
- Χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια
- Καρδιαγγειακά νοσήματα
- Ισχαιμική καρδιοπάθεια
- Επίδραση στο ήπαρ, στη σπλήνα και στο αίμα
- Επίδραση στο αναπαραγωγικό σύστημα



### Θόρυβος

- Διαταραχή ύπνου
- Ενόχληση
- Γνωστική δυσλειτουργία
- Προβλήματα ψυχικής υγείας
- Καρδιαγγειακά νοσήματα
- Διαβήτης τύπου 2

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΠΟΥ.

**04** Ως περιβαλλοντικός θόρυβος νοείται ο ανεπιθύμητος ή επιβλαβής εξωτερικός ήχος που προκαλείται από ανθρώπινες δραστηριότητες. Η κύρια πηγή επιβλαβούς περιβαλλοντικού θορύβου, δηλαδή της ηχορύπανσης, είναι η οδική κυκλοφορία, ακολουθούμενη από τη σιδηροδρομική και την εναέρια κυκλοφορία. Ο ΠΟΥ θεωρεί τον περιβαλλοντικό θόρυβο τον δεύτερο σημαντικότερο περιβαλλοντικό παράγοντα που συντελεί στη νοσοεπιβάρυνση στην ΕΕ μετά την ατμοσφαιρική ρύπανση<sup>6</sup>. Η μακροπρόθεσμη έκθεση στον περιβαλλοντικό θόρυβο αποτελεί έναν από τους αιτιολογικούς παράγοντες για 48 000 νέα περιστατικά καρδιοπάθειας και 12 000 πρόωρους θανάτους στην Ευρώπη κάθε χρόνο<sup>7</sup>.

**05** Ο ΕΟΠ εκτιμά ότι τουλάχιστον ένας στους πέντε ανθρώπους στην ΕΕ εκτίθεται σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου<sup>8</sup>. Η μακροχρόνια έκθεση σε υπερβολικό θόρυβο μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία, όπως διαταραχές ύπνου, καρδιαγγειακές παθήσεις, ενόχληση, γνωστικές διαταραχές και προβλήματα ψυχικής υγείας (βλέπε [γράφημα 2](#)). Ο θόρυβος από την οδική κυκλοφορία έχει προσδιοριστεί ως η κύρια πηγή ηχορύπανσης σε όλες τις πόλεις της ΕΕ (βλέπε [γράφημα 3](#)).

### Γράφημα 3 – Βασικές πηγές ηχορύπανσης για τις οποίες αναφέρονται στοιχεία σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ



Πηγή: ΕΕΣ.

<sup>6</sup> Burden of disease from environmental noise, 2011, ΠΟΥ και JRC.

<sup>7</sup> Ισχύει για τις 33 χώρες εταίρους του ΕΟΠ (εκτός της Τουρκίας), Health risks from environmental noise in Europe, ΕΟΠ.

<sup>8</sup> Noise pollution and health, ΕΟΠ, τελευταία πρόσβαση τον Μάρτιο του 2024.

## Ενωσιακοί κανόνες

**06** Η νομική βάση για τη δράση της ΕΕ στους τομείς της ποιότητας του αέρα και του θορύβου είναι τα άρθρα 191 και 192 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Τα άρθρα αυτά την εξουσιοδοτούν να αναλαμβάνει δράση για τη διατήρηση, την προστασία και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, και για την προστασία της ανθρώπινης υγείας.

### Αέρας

**07** Οι δύο οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα<sup>9</sup> αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της ΕΕ για τον καθαρό αέρα. Θεσπίζουν νομικά πρότυπα για την πρόληψη ή τη μείωση των επιβλαβών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον. Καθορίζουν επίσης οριακές τιμές και τιμές-στόχο για τα επίπεδα συγκέντρωσης των πλέον επιβλαβών ρύπων στον αέρα. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να παρακολουθούν την ποιότητα του αέρα και να καταρτίζουν σχετικά σχέδια σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών και των τιμών-στόχου της ΕΕ.

**08** Η οδηγία για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών (οδηγία NEC) ρυθμίζει τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων στην ΕΕ. Επιβάλλει δεσμεύσεις για μείωση των εκπομπών σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά πέντε διασυνοριακούς ατμοσφαιρικούς ρύπους, και συγκεκριμένα το διοξείδιο του θείου (SO<sub>2</sub>), τα οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>), τις πτητικές οργανικές ενώσεις εκτός του μεθανίου (NMVOC), την αμμωνία (NH<sub>3</sub>) και τα αιωρούμενα σωματίδια (A<sub>Σ2,5</sub>). Οι ρύποι αυτοί, οι οποίοι συμπύκνουν εν μέρει με εκείνους που ρυθμίζονται βάσει των οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, συντελούν στην επιδείνωση της ποιότητας του αέρα που επηρεάζει την υγεία του ανθρώπου και των οικοσυστημάτων.

**09** Η ΕΕ έχει επίσης καθορίσει πρότυπα εκπομπών για βασικές πηγές ρύπανσης, όπως οι τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και της βιομηχανίας. Έχει εγκρίνει οδηγίες και κανονισμούς που επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες πηγές ρύπανσης, όπως οι οικιακές συσκευές καύσης, οι βιομηχανικές εκπομπές (συμπεριλαμβανομένης της εντατικής κτηνοτροφίας), οι εκπομπές καυσαερίων (που εξετάζονται στο πλαίσιο του τεχνικού ελέγχου) και οι εκπομπές των οχημάτων παντός εδάφους, καθώς και πρότυπα ποιότητας των καυσίμων<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Οδηγία 2004/107/ΕΚ και οδηγία 2008/50/ΕΚ.

<sup>10</sup> Air pollution from key sources, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

## Θόρυβος

**10** Οι κανόνες της ΕΕ που αποσκοπούν στην προστασία της ανθρώπινης υγείας από τις επιπτώσεις του περιβαλλοντικού θορύβου ενσωματώνονται στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (END) του 2002. Δυνάμει της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη πρέπει να καταρτίζουν στρατηγικούς χάρτες θορύβου προκειμένου να αξιολογούν την έκθεση του πληθυσμού στον περιβαλλοντικό θόρυβο. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται μέριμνα για την παροχή στο κοινό πληροφοριών σχετικά με τον περιβάλλοντα θόρυβο και τις επιδράσεις του. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται επίσης να αναπτύξουν σχέδια δράσης για τη μείωση της ηχορύπανσης.

**11** Επιπλέον, η νομοθεσία της ΕΕ καλύπτει τις βασικές πηγές ηχορύπανσης επιβάλλοντας διάφορες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων ορίων στον θόρυβο από τις οδικές, τις αεροπορικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως και στον θόρυβο που προκαλείται από εξοπλισμό χρησιμοποιούμενο σε εξωτερικούς χώρους.

## Σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση

**12** Πιο πρόσφατα, το 2021, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, η Επιτροπή έθεσε συγκεκριμένες τιμές-στόχο για τη μείωση της ρύπανσης του αέρα και του επιβλαβούς θορύβου έως το 2030<sup>11</sup>. Επιδίωξη είναι να μειωθούν οι επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία (πρόωροι θάνατοι) κατά περισσότερο από 55 % σε σύγκριση με το 2005, να μετριαστεί η απειλή για τη βιοποικιλότητα στα οικοσυστήματα της ΕΕ κατά 25 %, καθώς και να μειωθεί κατά 30 % ο αριθμός των ατόμων που πλήττονται χρόνια από τον θόρυβο από τις μεταφορές. Ωστόσο, οι συγκεκριμένες τιμές-στόχος της ΕΕ δεν είναι δεσμευτικές για τα κράτη μέλη.

## Καθήκοντα και αρμοδιότητες

**13** Η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Επιτροπής (ΓΔ ENV) είναι κατ' εξοχήν αρμόδια για την εποπτεία και την επιβολή της εφαρμογής των οδηγιών για τον αέρα και τον θόρυβο, ενώ ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) παρέχει πληροφορίες και διαχειρίζεται δεδομένα σχετικά με την ποιότητα του αέρα και τον θόρυβο. Ο ρόλος του ΕΟΠ περιλαμβάνει επίσης την παροχή υποστήριξης στην Επιτροπή κατά την εφαρμογή των οδηγιών και στα κράτη μέλη για την εκπλήρωση των απαιτήσεων αναφοράς στοιχείων. Συνήθως, οι τομεακές γενικές διευθύνσεις είναι αρμόδιες για τη νομοθεσία σχετικά με τις πηγές ρύπανσης.

<sup>11</sup> Σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση, COM/2021/400.

**14** Οι εθνικές αρχές, υποστηριζόμενες από την Επιτροπή, είναι υπεύθυνες για την ενσωμάτωση των διατάξεων των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο και την εφαρμογή τους. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη αποφασίζουν ποια μέτρα ανταποκρίνονται καλύτερα στις συνθήκες που επικρατούν σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την αναφορά στοιχείων σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, καθώς και για την κατάρτιση σχεδίων για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου. Πολλές από αυτές τις αρμοδιότητες ανατίθενται στις περιφερειακές και τοπικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων των δήμων, καθώς είναι οι πλέον κατάλληλες να προσδιορίζουν και να αντιμετωπίζουν τις ανάγκες των κατοίκων.

## Προϋπολογισμός της ΕΕ

**15** Οι δράσεις που συμβάλλουν στην πολιτική για καθαρό αέρα μπορούν να λάβουν στήριξη από διάφορες πηγές χρηματοδότησης της ΕΕ, όπως ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΜΑΑ), τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ), τα προγράμματα «Ορίζων 2020» και «Ορίζων Ευρώπη» και ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ). Η Επιτροπή δημιούργησε μια μεθοδολογία παρακολούθησης των δράσεων για καθαρό αέρα, την οποία χρησιμοποιεί για την εκτίμηση των ποσών ενωσιακής στήριξης που διοχετεύονται για την επίτευξη των στόχων για καθαρό αέρα. Αυτά ανέρχονται σε περίπου 46,4 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 και σε 185,5 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2021-2027. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν διαθέτει κάποια εκτίμηση των κονδυλίων της ΕΕ που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων μείωσης του θορύβου.



## Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου

**16** Ο εν προκειμένω έλεγχος καλύπτει τις πολιτικές που εφαρμόζει η ΕΕ για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης στις αστικές περιοχές. Παρέχει διαφωτιστικά στοιχεία σχετικά με τις δράσεις που έχουν αναλάβει η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και οι πόλεις που επιλέξαμε, για την πρόληψη και τη μείωση των επιπέδων ρύπανσης του αέρα και του υπερβολικού θορύβου. Πρόκειται για τη δεύτερη έκθεσή μας που καλύπτει το θέμα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης· η πρώτη δημοσιεύθηκε το 2018<sup>12</sup>.

**17** Ο λόγος για τον οποίο αποφασίσαμε να διεξαγάγουμε τον συγκεκριμένο έλεγχο είναι το γεγονός ότι τόσο η ατμοσφαιρική ρύπανση όσο και η ηχορύπανση έχουν σημαντικές αρνητικές επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον. Η Επιτροπή βρίσκεται σχεδόν στα μισά της υλοποίησης του σχεδίου δράσης της για μηδενική ρύπανση, το οποίο περιλαμβάνει ειδικές τιμές-στόχο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης έως το 2030. Τον Οκτώβριο του 2024, οι δύο οδηγίες ΠΑΑ αναθεωρήθηκαν και συγχωνεύθηκαν, θεσπίζοντας, μεταξύ άλλων, αυστηρότερα πρότυπα ποιότητας του αέρα που θα πρέπει να πληρούν τα κράτη μέλη έως το 2030. Απεναντίας, η οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο δεν έχει αναθεωρηθεί ποτέ, με εξαίρεση τα παραρτήματά της. Τα συμπεράσματα και η σύστασή μας θα μπορούσαν να συμβάλουν στην καλύτερη εφαρμογή των αναθεωρημένων κανόνων της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα και στην αξιολόγηση των ισχυόντων κανόνων για την έκθεση σε θόρυβο.

**18** Εξετάσαμε κατά πόσον οι δράσεις της Επιτροπής και των κρατών μελών έχουν προστατεύσει αποτελεσματικά τους πολίτες και το περιβάλλον από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Προκειμένου να δώσουμε απάντηση στο κύριο ερώτημα του ελέγχου, εξετάσαμε αν:

- η Επιτροπή και τα κράτη μέλη εφάρμοσαν ορθά τη νομοθεσία της ΕΕ·
- τα μέτρα που επιλέξαμε, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, συνέβαλαν αποτελεσματικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

---








<sup>12</sup> Ειδική έκθεση 23/2018.



**19** Ο έλεγχός μας επικεντρώθηκε στη νομοθεσία της ΕΕ για την προστασία των πολιτών από τους πλέον επιβλαβείς ατμοσφαιρικούς ρύπους και τον υπερβολικό θόρυβο, και συγκεκριμένα στην οδηγία του 2008 για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (οδηγία ΠΑΑ), στην οδηγία για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών (οδηγία NEC) και στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο (οδηγία END). Αναλύσαμε τις ενέργειες της Επιτροπής για την επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ έως τον Ιούλιο του 2024. Δεν εξετάσαμε την εφαρμογή της τομεακής ενωσιακής νομοθεσίας που καλύπτει τις εκπομπές αέρα και θορύβου στην πηγή.

**20** Προκειμένου να αξιολογήσουμε την αποτελεσματικότητα των εθνικών και τοπικών δράσεων για την επίτευξη των στόχων που θέτει η νομοθεσία της ΕΕ, επιλέξαμε τρία κράτη μέλη και αντίστοιχες πόλεις: την Αθήνα στην Ελλάδα, τη Βαρκελώνη στην Ισπανία και την Κρακοβία στην Πολωνία. Για τους σκοπούς του ελέγχου, επιλέξαμε αστικές περιοχές στις οποίες η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση τελούν υπό τη διαχείριση μίας μόνο αρχής. Η επιλογή αυτή μας επέτρεψε να καλύψουμε αστικές περιοχές που πλήττονται από διάφορες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης και παράλληλα από υψηλά επίπεδα θορύβου (βλέπε [γράφημα 4](#)). Εξετάσαμε τα μέτρα που είχαν ληφθεί για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που έλαβαν στήριξη στο πλαίσιο έργων χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ κατά τις περιόδους προγραμματισμού 2014-2020 και 2021-2027 (συνολικά 13 έργα, εκ των οποίων τέσσερα στη Βαρκελώνη, τέσσερα στην Κρακοβία και πέντε στην Αθήνα). Ο έλεγχός μας δεν κάλυψε ούτε τη μεθοδολογία της Επιτροπής για την παρακολούθηση των δράσεων για καθαρό αέρα ούτε τις εκτιμήσεις των σχετικών ποσών.

#### Γράφημα 4 – Κριτήρια για την επιλογή των πόλεων

	Αέρας			Θόρυβος			
	 NO <sub>2</sub>	 ΑΣ <sub>10</sub> , ΑΣ <sub>2,5</sub>	 O <sub>3</sub>	 οδικοί άξονες	 σιδηρόδρομοι	 αεροδρόμια	 βιομηχανία
Κρακοβία	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Βαρκελώνη	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Αθήνα	✓	✓	✓	✓			

Πηγή: ΕΕΣ.

**21** Στο **γράφημα 5** παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο συλλέξαμε τα συναφή ελεγκτικά τεκμήρια.

## Γράφημα 5 – Ελεγκτικά τεκμήρια



\* Ecologistas en Acción, Eixample Respira, Plataforma per la Qualitat de l'Aire, Krakowski Alarm Smogowy και Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού.

Πηγή: ΕΕΣ.

# Παρατηρήσεις

## Επιτεύγματα και κενά στην εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ

**Παρά τις βελτιώσεις, τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα δεν τηρούνται συστηματικά στις επιλεγείσες πόλεις**

**22** Η οδηγία ΠΑΑ απαιτεί από τα κράτη μέλη να παρακολουθούν και να αξιολογούν την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές. Οι εθνικές αρχές πρέπει επίσης να υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή δεδομένα για την ποιότητα του αέρα<sup>13</sup>. Με τη σειρά της, η οδηγία NEC υποχρεώνει τα κράτη μέλη να μειώσουν τις εθνικές εκπομπές των κύριων ατμοσφαιρικών ρύπων<sup>14</sup>. Εξετάσαμε κατά πόσον τα κράτη μέλη τηρούσαν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την αναφορά στοιχείων. Αναλύσαμε επίσης τα δεδομένα σχετικά με την ποιότητα του αέρα στις τρεις πόλεις που επιλέξαμε, με σκοπό να αξιολογήσουμε την εξέλιξη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης τα τελευταία χρόνια, καθώς και την πρόοδο που σημειώθηκε όσον αφορά την τήρηση των εθνικών δεσμεύσεων για μείωση των εκπομπών.

### Οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα

**23** Σύμφωνα με την οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, τα κράτη μέλη πρέπει να οριοθετούν ζώνες και να αξιολογούν την ποιότητα του αέρα εντός αυτών<sup>15</sup>. Η ποιότητα του αέρα στην ΕΕ παρακολουθείται και αξιολογείται με βάση τα πρότυπα ποιότητας του αέρα που καθορίζονται ανά ρύπο στην οδηγία ΠΑΑ. Τα πρότυπα αυτά επιτρέπουν την αξιολόγηση της συγκέντρωσης διαφόρων ατμοσφαιρικών ρύπων, ιδίως στις περιοχές όπου συγκεντρώνεται ο περισσότερος πληθυσμός.

---

<sup>13</sup> Άρθρο 1, παράγραφος 1, άρθρο 4, και άρθρο 27, παράγραφος 2, της οδηγίας ΠΑΑ.

<sup>14</sup> Άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας NEC.

<sup>15</sup> Άρθρο 4 της οδηγίας ΠΑΑ.

**24** Οι πρότυπες τιμές της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα αποφασίζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, βάσει πρότασης της Επιτροπής, και είναι νομικά δεσμευτικές για τα κράτη μέλη. Για τον καθορισμό των τιμών αυτών, λαμβάνονται υπόψη οι τεκμηριωμένες κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ για την ποιότητα του αέρα<sup>16</sup>, οι οποίες τεκμηριώνουν σχέση ανάμεσα στην ατμοσφαιρική ρύπανση και τον αντίκτυπό της στην υγεία. Οι κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ αναφέρουν ότι κατά τον καθορισμό των προτύπων μπορούν να λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες πέραν των επιστημονικών στοιχείων και των παραμέτρων που άπτονται της δημόσιας υγείας (βλέπε [πλαίσιο 2](#)).

## Πλαίσιο 2

### Πρότυπα και στόχοι για την ποιότητα του αέρα, όπως ορίζονται από τον ΠΟΥ

Τα πρότυπα ποιότητας του αέρα θα πρέπει να βασίζονται αποκλειστικά σε επιστημονικά στοιχεία και σε λόγους δημόσιας υγείας. Ωστόσο, μπορεί επίσης να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως νομικά ζητήματα, η σχέση κόστους-οφέλους ή η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας. Στην πράξη, ένα νομικό πλαίσιο προσφέρει εν γένει αρκετές δυνατότητες για την αντιμετώπιση οικονομικών ζητημάτων, καθώς και ζητημάτων που σχετίζονται με την τεχνολογική εφικτότητα, μέτρα υποδομής και κοινωνικοπολιτικές παραμέτρους. Οι δυνατότητες αυτές μπορούν να συνεκτιμώνται κατά τη διαδικασία καθιέρωσης προτύπων ή κατά τον σχεδιασμό κατάλληλων μέτρων για τον έλεγχο των εκπομπών.

Αν και η επίτευξη των επιπέδων που προσδιορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την ποιότητα του αέρα θα πρέπει να αποτελεί τον απώτερο στόχο των μέτρων που λαμβάνονται για την υλοποίησή τους, στην πράξη αυτό είναι δύσκολο για πολλές χώρες και περιοχές που αντιμετωπίζουν υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ως εκ τούτου, η σταδιακή πρόοδος όσον αφορά τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, η οποία χαρακτηρίζεται από την επίτευξη ενδιάμεσων τιμών-στόχου, θα πρέπει να θεωρείται κρίσιμος δείκτης για τη βελτίωση των συνθηκών υγείας των πληθυσμών.

Πηγή: [Global air quality guidelines](#), ΠΟΥ, 2021.

<sup>16</sup> [Global air quality guidelines](#), ΠΟΥ, 2021.

**25** Τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα του 2008 είναι λιγότερο αυστηρά από εκείνα που συνέστησε ο ΠΟΥ το 2005. Στην ειδική έκθεσή μας του 2018, συστήσαμε στην Επιτροπή να επικαιροποιήσει τις οριακές τιμές και τις τιμές-στόχο της ΕΕ σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ<sup>17</sup>. Η οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, μετά την αναθεώρησή της το 2024 καθορίζει αναθεωρημένα πρότυπα ποιότητας του αέρα που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2030, τα οποία προσεγγίζουν περισσότερο τις συστάσεις του ΠΟΥ (βλέπε [γράφημα 6](#)). Θα αξιολογούνται μάλιστα τυχόν επιλογές για την ευθυγράμμισή τους με τις πλέον πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ καθ' όλη την πορεία μέχρι το 2050<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Ειδική έκθεση 23/2018, σύσταση 2, στοιχείο α).

<sup>18</sup> P9\_TA(2024)0319, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

## Γράφημα 6 – Πρότυπα ποιότητας του αέρα

πρέπει να επιτευχθεί έως το 2030



νέο όριο



αυξημένη φιλοδοξία



το όριο παραμένει το ίδιο

	Τρέχουσες οριακές τιμές ΕΕ	Νέες οριακές τιμές ΕΕ	Κατευθυντήριες γραμμές για την ποιότητα του αέρα του ΠΟΥ του 2021	Περίοδος υπολογισμού μέσου όρου
NO <sub>2</sub>	200 Μέγ. 18 φορές	200 Μέγ. 3 φορές	μ.δ.	μία ώρα (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
	μ.δ.	50 Μέγ. 18 φορές	25 Μέγ. 4 φορές*	μία ημέρα (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
	40	20	10	Σε ένα ημερολογιακό έτος (μg/m <sup>3</sup> )
ΑΣ <sub>10</sub>	50 Μέγ. 35 φορές	45 Μέγ. 18 φορές	45 Μέγ. 4 φορές*	μία ημέρα (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
	40	20	15	Σε ένα ημερολογιακό έτος (μg/m <sup>3</sup> )
ΑΣ <sub>2,5</sub>	μ.δ.	25 Μέγ. 18 φορές	15 Μέγ. 4 φορές*	μία ημέρα (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
	25	10	5	Σε ένα ημερολογιακό έτος (μg/m <sup>3</sup> )
SO <sub>2</sub>	350 Μέγ. 24 φορές	350 Μέγ. 3 φορές	μ.δ.	μία ώρα (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
	125 Μέγ. 3 φορές	50 Μέγ. 18 φορές	40 Μέγ. 4 φορές*	μία ημέρα (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος
	μ.δ.	20	μ.δ.	Σε ένα ημερολογιακό έτος (μg/m <sup>3</sup> )
O <sub>3</sub>	120 Μέγ. 25 ημέρες	120 Μέγ. 18 ημέρες	μ.δ.	τιμή στόχος μέγιστος ημερήσιος μέσος όρος 8 ωρών (μg/m <sup>3</sup> ) Επιτρεπόμενες υπερβάσεις ανά έτος μέσος όρος 3ετίας
	120**	100***	100 Μέγ. 4 φορές*	Μακροπρόθεσμος στόχος μέγιστος ημερήσιος μέσος όρος οκτώ ωρών (μg/m <sup>3</sup> ) εντός ενός ημερολογιακού έτους
	μ.δ.	μ.δ.	60	περίοδος αιχμής μέσος όρος της μέγιστης ημερήσιας μέσης συγκέντρωσης 8 ωρών (μg/m <sup>3</sup> ) κατά τους έξι διαδοχικούς μήνες με την υψηλότερη εξαμηνιαία μέση συγκέντρωση

\* Τρεις έως τέσσερις ημέρες εντός του έτους αντιστοιχούν στο 99ο εκατοστημόριο ημερήσιων μετρήσεων σε ένα έτος.

\*\* Μακροπρόθεσμος στόχος χωρίς καθορισμένη προθεσμία.

\*\*\* Πρέπει να επιτευχθεί έως το 2050.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΠΟΥ και της Επιτροπής.

**26** Διαπιστώσαμε ότι, γενικά, όλα τα κράτη μέλη υποβάλλουν τακτικά στον ΕΟΠ δεδομένα σχετικά με την ποιότητα του αέρα, τα οποία συλλέγονται μέσω ενός δικτύου σταθμών μέτρησης<sup>19</sup>. Η πληρότητα των δεδομένων που υποβάλλονται διευκολύνει την αξιολόγηση των τάσεων που επικρατούν όσον αφορά την ποιότητα του αέρα στην ΕΕ.

**27** Τα **διαθέσιμα** στοιχεία δείχνουν ότι η ποιότητα του αέρα στην ΕΕ έχει πράγματι βελτιωθεί συνολικά. Το 2013, σύμφωνα με τον ΕΟΠ και τα κράτη μέλη που ανέφεραν στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωσή τους με τα πρότυπα της ΕΕ, έξι κράτη μέλη είχαν υπερβεί το ετήσιο όριο της ΕΕ για τα ΑΣ<sub>10</sub> και 19 το ετήσιο όριο για το ΝΟ<sub>2</sub>. Στην ειδική έκθεσή μας του 2018<sup>20</sup> αναφέραμε παρόμοιο αριθμό παραβάσεων. Το 2022, τέσσερα κράτη μέλη υπερέβησαν το ετήσιο όριο της ΕΕ για τα ΑΣ<sub>10</sub> και δέκα τις ετήσιες οριακές τιμές για το ΝΟ<sub>2</sub><sup>21</sup>.

**28** Η Επιτροπή σημειώνει πρόοδο όσον αφορά την επίτευξη του στόχου μηδενικής ρύπανσης (βλέπε σημείο **12**), βάσει του οποίου οφείλει να μειώσει τον αντίκτυπο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία όσον αφορά τον αριθμό των πρόωρων θανάτων κατά περισσότερο από 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Το 2005 σημειώθηκαν στην ΕΕ 431 114 **πρόωροι θάνατοι** λόγω της έκθεσης σε ΑΣ<sub>2,5</sub>. Το 2021, ο αριθμός αυτός μειώθηκε σε 253 305, ποσοστό που αντιπροσωπεύει μείωση κατά 41 % σε σχέση με το 2005.

**29** Η συγκέντρωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις τρεις επιλεγείσες πόλεις έχει επίσης μειωθεί με την πάροδο των ετών. Ωστόσο, οι πόλεις αυτές κατόρθωσαν μόλις πρόσφατα να επιτύχουν κάποια από τα όρια που ισχύουν επί του παρόντος στην ΕΕ και θα πρέπει επομένως να εντείνουν τις προσπάθειές τους προκειμένου να συμμορφωθούν με τα αυστηρότερα ενωσιακά πρότυπα που πρόκειται να ισχύσουν για το 2030 (βλέπε **γράφημα 7** και **γράφημα I**). Η ρύπανση από ΝΟ<sub>2</sub> που προκαλείται από τον τομέα των μεταφορών αποτελεί πρόκληση που απασχολεί και τις τρεις πόλεις. Η Αθήνα εξακολουθεί να μαστιίζεται από υπερβολικά υψηλά επίπεδα όζοντος και η Κρακοβία από υπερβολικά υψηλά επίπεδα αιωρούμενων σωματιδίων.

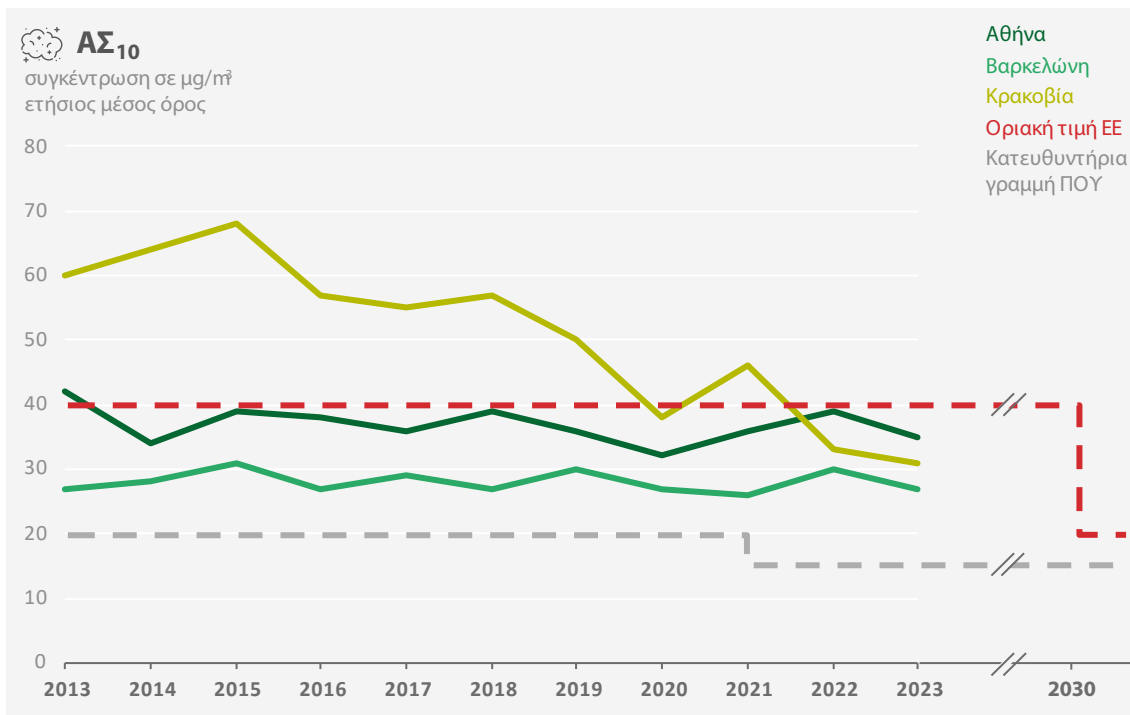
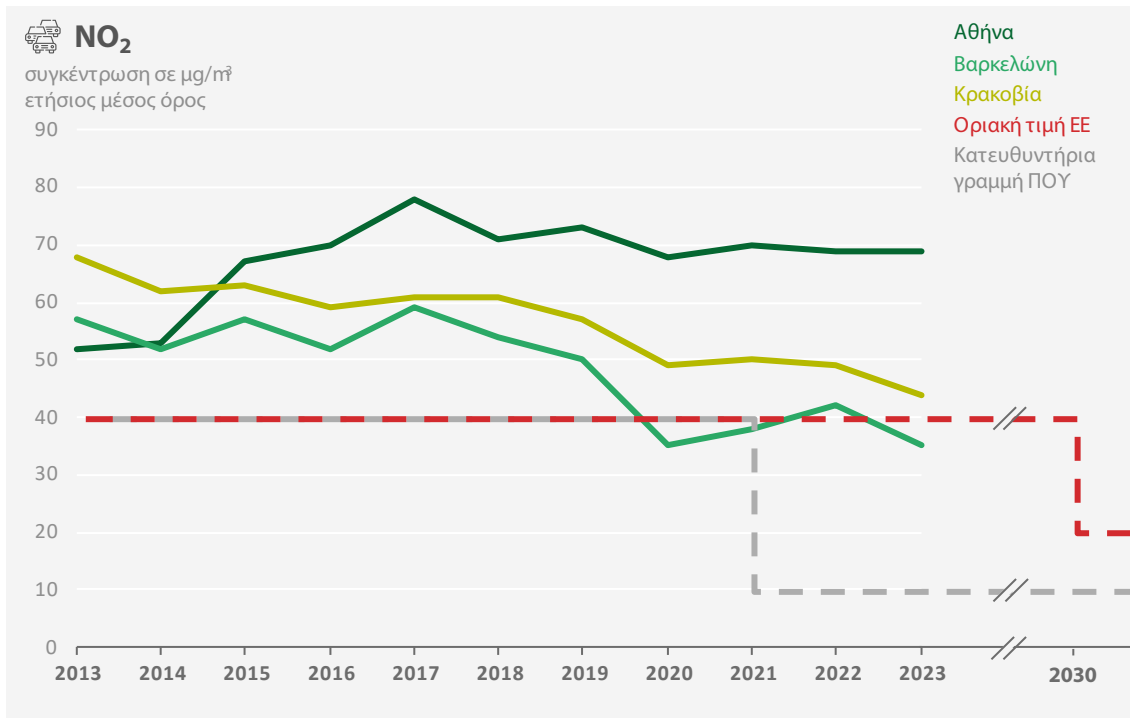
---

<sup>19</sup> [Central Data Repository](#), Ευρωπαϊκό δίκτυο πληροφοριών και παρατηρήσεων σχετικά με το περιβάλλον, τελευταία πρόσβαση τον Ιούνιο του 2024.

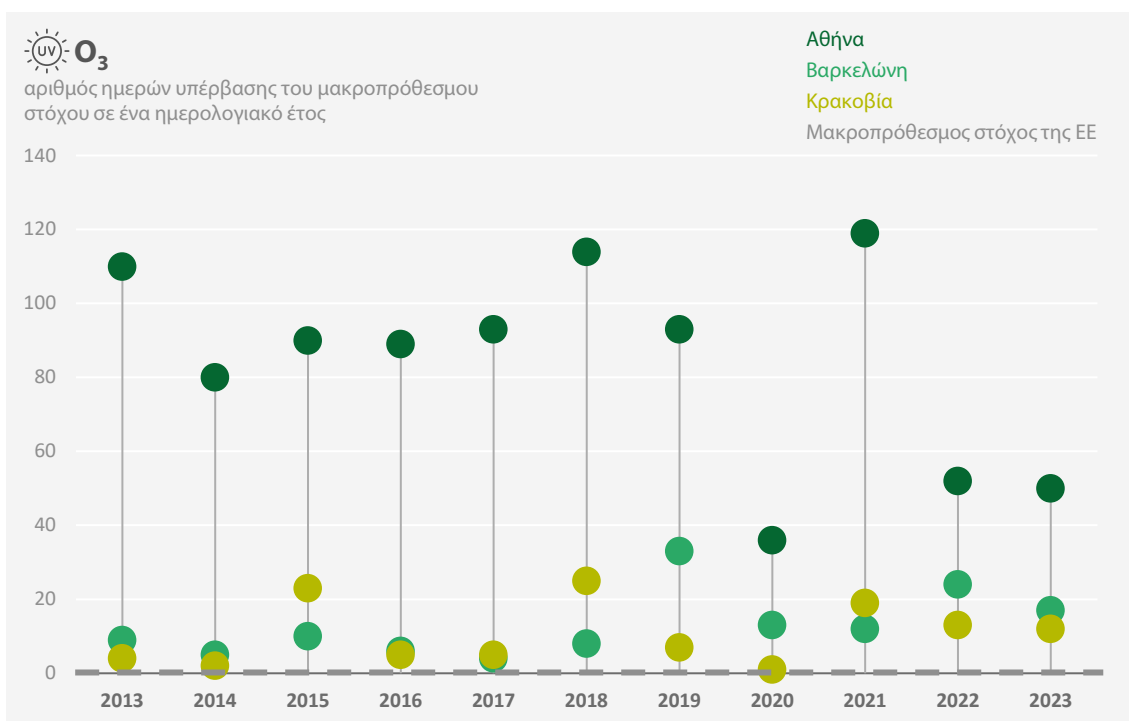
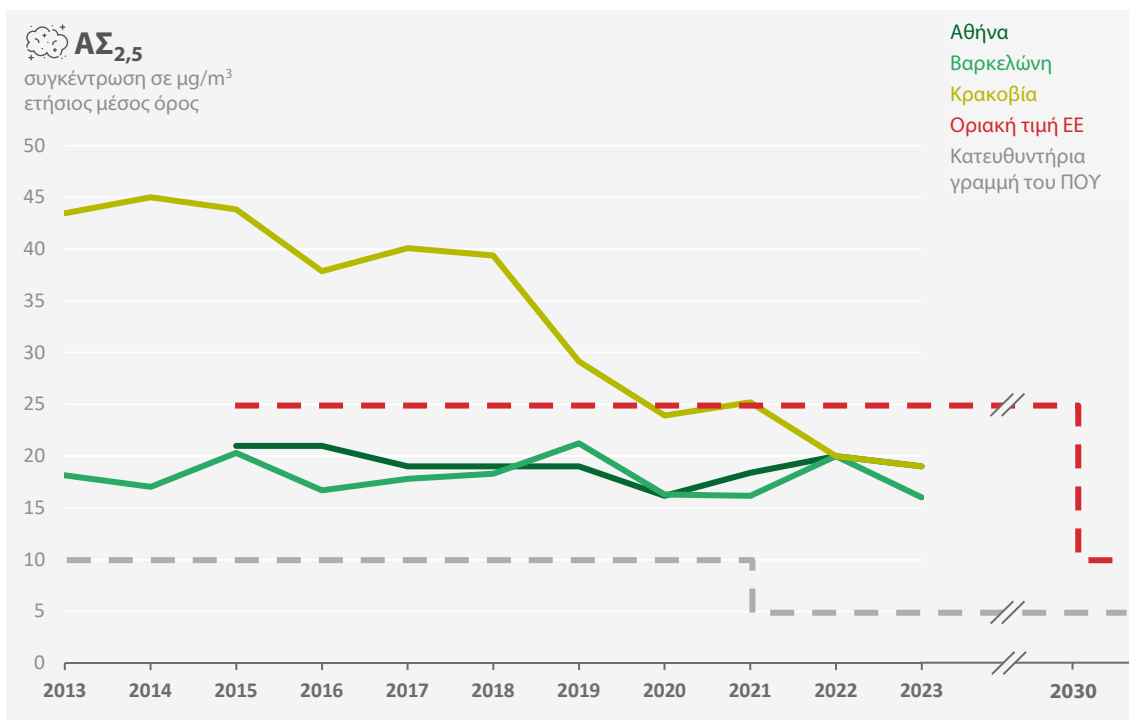
<sup>20</sup> [Ειδική έκθεση 23/2018](#), σημείο 28.

<sup>21</sup> [Attainment Summary](#), ΕΟΠ, τελευταία πρόσβαση τον Ιούλιο του 2024.

## Γράφημα 7 – Εξέλιξη της ποιότητας του αέρα στην Αθήνα, τη Βαρκελώνη και την Κρακοβία







Σημείωση για **γράφημα 7**: οι τιμές που απεικονίζονται για τα  $\text{NO}_2$ ,  $\text{ΑΣ}_{10}$  και  $\text{ΑΣ}_{2,5}$  αντιπροσωπεύουν την υψηλότερη ετήσια μέση συγκέντρωση της πόλης, όπως αναφέρεται από τους σταθμούς μέτρησης, χωρίς οποιαδήποτε συνεισφορά από φυσικές πηγές. Η τιμή του  $\text{NO}_2$  στην Κρακοβία για το 2022 βασίζεται σε μοντελοποίηση. Δεν υπάρχουν διαθέσιμες τιμές  $\text{ΑΣ}_{2,5}$  για την Αθήνα για το 2014. Οι τιμές του  $\text{O}_3$  αντιπροσωπεύουν τον αριθμό των ημερών υπέρβασης του μακροπρόθεσμου στόχου που ορίζεται στην οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, αν και δεν υπάρχει προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να επιτευχθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των στοιχείων του ΕΟΠ, όπως έχουν αναφερθεί από τα κράτη μέλη.

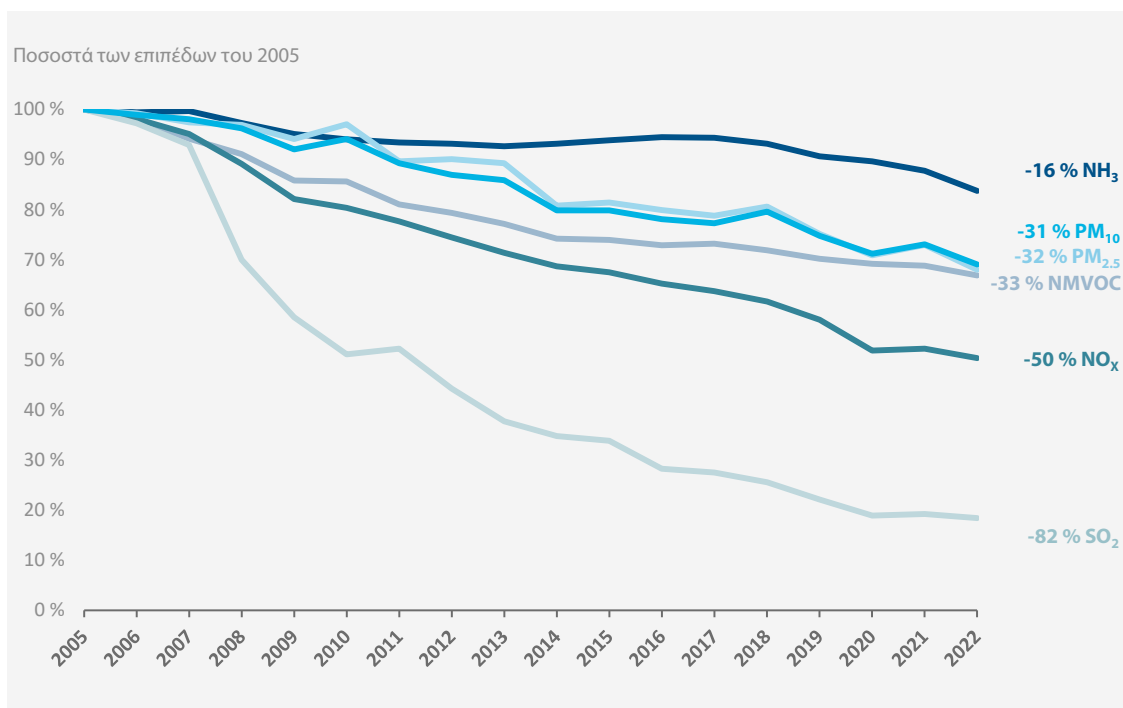
## Οδηγία για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών

**30** Η οδηγία για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών (οδηγία NEC) επικεντρώνεται στις εκπομπές διαφόρων επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων, ενώ η οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ρυθμίζει τις συγκεντρώσεις τους. Σύμφωνα με την οδηγία NEC, κάθε κράτος μέλος πρέπει να επιτύχει τις εθνικές του δεσμεύσεις μείωσης για τους πέντε κύριους ρύπους (βλέπε [πλαίσιο 1](#)), δηλαδή το διοξείδιο του θείου (SO<sub>2</sub>), τα οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>), τις πτητικές οργανικές ενώσεις εκτός του μεθανίου (NMVOC), την αμμωνία (NH<sub>3</sub>) και τα λεπτά αιωρούμενα σωματίδια (ΑΣ<sub>2,5</sub>). Για να τηρήσουν τις εθνικές τους δεσμεύσεις μείωσης, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καταρτίζουν και να εφαρμόζουν εθνικά προγράμματα ελέγχου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (ΕΠΕΑΡ) που περιλαμβάνουν μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από ρυπογόνους τομείς.

**31** Οι δεσμεύσεις για μείωση των εκπομπών καθορίζουν την ελάχιστη μείωση των εκπομπών που πρέπει να επιτευχθεί κατά το σχετικό ημερολογιακό έτος λαμβάνοντας ως βάση το επίπεδο εκπομπών του 2005. Έχουν οριστεί για την περίοδο 2020-2029 και για την περίοδο από το 2030 και μετά. Η συμμόρφωση με τις δεσμεύσεις μείωσης αξιολογείται με βάση τις εθνικές απογραφές εκπομπών. Η πρόοδος σε σχέση με τις τιμές-στόχο αξιολογείται με βάση τις εθνικές προβλέψεις εκπομπών. Στις προβλέψεις των εκπομπών εξετάζονται δύο σενάρια: ένα στο οποίο προβλέπεται ο αντίκτυπος των υφιστάμενων μέτρων και ένα άλλο στο οποίο προστίθενται μέτρα για να εξασφαλιστεί η επίτευξη της τιμής-στόχου. Οι εθνικές προβολές εκπομπών βασίζονται στην παραδοχή ότι όλα τα υφιστάμενα και πρόσθετα μέτρα θα εφαρμοστούν πλήρως και θα είναι αποτελεσματικά.

**32** Συνολικά, οι εκπομπές των βασικών ατμοσφαιρικών ρύπων σημειώνουν σταθερά πτωτική πορεία στην ΕΕ (βλέπε [γράφημα 8](#)). Η μεγαλύτερη πρόκληση είναι η μείωση των εκπομπών αμμωνίας, καθώς μεταξύ 2005 και 2022 μειώθηκαν ελάχιστα (κατά 16 %). Πρέπει επίσης να [σημειωθεί](#) ότι, εξαιτίας πολύπλοκων χημικών αντιδράσεων που υφίστανται ορισμένοι ρύποι στην ατμόσφαιρα, είναι πιθανό η μείωση των εκπομπών να μην οδηγεί αυτομάτως σε χαμηλότερες συγκεντρώσεις ρύπων.

## Γράφημα 8 – Εξέλιξη των εκπομπών των βασικών ρύπων στην ΕΕ (2005-2022)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων του ΕΟΠ, όπως έχουν αναφερθεί από τα κράτη μέλη.

**33** Σύμφωνα με τις εθνικές απογραφές<sup>22</sup>, η Ελλάδα, η Ισπανία και η Πολωνία έχουν ήδη εκπληρώσει τις αντίστοιχες δεσμεύσεις τους περί μείωσης των εκπομπών για την περίοδο 2020-2029 για καθέναν από τους ατμοσφαιρικούς ρύπους της οδηγίας NEC (το 2022). Και στα τρία κράτη μέλη που επισκεφθήκαμε, αναμένεται ότι οι προβαλλόμενες δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών για την περίοδο μετά το 2030 θα επιτευχθούν για όλους τους ρύπους, εκτός από τις NMVOC στην Ισπανία<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Air pollution in Europe: 2024 reporting status under the National Emission reduction Commitments Directive, βάσει στοιχείων για το 2022 που υποβλήθηκαν το 2024, ΕΟΠ, τελευταία πρόσβαση τον Ιούλιο του 2024.

<sup>23</sup> National Air Pollution Control Programmes and Projections, Επιτροπή.

**34** Στην περίπτωση της Πολωνίας, αυτό θα εξαρτηθεί από τη λήψη πρόσθετων μέτρων από τις εθνικές αρχές για την αντιμετώπιση των πηγών εκπομπών. Παραδείγματος χάριν, προκειμένου οι πολωνικές αρχές να επιτύχουν την προβαλλόμενη δέσμευσή τους για μείωση (ΑΣ<sub>2,5</sub>), θα χρειαστεί να περιορίσουν σημαντικά τις εκπομπές διαφόρων τομέων, συμπεριλαμβανομένου του τομέα ενεργειακού εφοδιασμού. Τα πρόσθετα μέτρα που σχεδιάζουν οι αρχές είναι μακροπρόθεσμα και φιλόδοξα και περιλαμβάνουν την ανάπτυξη, μεταξύ άλλων, των τομέων της πυρηνικής ενέργειας και της ενέργειας από υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές<sup>24</sup>. Στην Ισπανία, χρειάζεται να ληφθούν περαιτέρω μέτρα προκειμένου να μειωθούν επαρκώς οι εκπομπές NMVOC έως το 2030, ώστε να εκπληρωθεί η σχετική δέσμευση.

**35** Η **ατμοσφαιρική ρύπανση** έχει επίσης άμεσες δυσμενείς συνέπειες για το περιβάλλον. Η νομοθεσία της ΕΕ απαιτεί συγκεκριμένα την παρακολούθηση της επίδρασης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στη βλάστηση. Παρ' όλα αυτά, δεν αναφέρονται στοιχεία για την επίδραση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά οικοσυστήματα, καθώς η παρακολούθηση είναι υποχρεωτική μόνο για όσα βρίσκονται εκτός των αστικών περιοχών.

### **Οι ελλείψεις και οι καθυστερήσεις στην αναφορά στοιχείων για την ηχορύπανση δυσχεραίνουν την αξιολόγηση της προόδου**

**36** Στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας END εμπίπτει ο περιβαλλοντικός θόρυβος που προκαλείται από την οδική, σιδηροδρομική και εναέρια κυκλοφορία και τη βιομηχανία τόσο εντός όσο και εκτός των αστικών περιοχών. Σε αντίθεση με την οδηγία ΠΑΑ και την οδηγία NEC, η οδηγία END δεν περιλαμβάνει οριακές τιμές ή τιμές-στόχο μείωσης σε επίπεδο ΕΕ. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να καθορίζει χωριστά όρια θορύβου. Αντ' αυτού, βάσει της οδηγίας END τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προσδιορίζουν τα επίπεδα θορύβου και να υπολογίζουν το πλήθος των ατόμων που εκτίθενται σε αυτά, σε όλα τα πολεοδομικά συγκροτήματα με περισσότερους από 100 000 κατοίκους. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να προβαίνουν σε στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου, τα αποτελέσματα της οποίας πρέπει να αναφέρονται στην Επιτροπή μέσω του αποθετηρίου δεδομένων εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωσή της<sup>25</sup>. Ελέγξαμε κατά πόσον οι τρεις πόλεις που επισκεφθήκαμε είχαν προβεί στην αναγκαία διαδικασία χαρτογράφησης. Εξετάσαμε επίσης τη συμμόρφωση των κρατών μελών με τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά την αναφορά στοιχείων.

<sup>24</sup> [Update of the National Programme on reducing air pollution, 2023](#), σ. 77.

<sup>25</sup> Άρθρα 7 και 10 της οδηγίας END.

**37** Κατά την εκπόνηση ενός στρατηγικού χάρτη θορύβου, τα κράτη μέλη πρέπει να μετρούν και να αναφέρουν το πλήθος των ατόμων που εκτίθενται σε επίπεδα θορύβου με γνώμονα τα εξής δύο κατώτατα όρια: τους δείκτες Lden και Lnight. Ο δείκτης Lden είναι μια μακροπρόθεσμη παράμετρος περιγραφής της μέσης ηχοστάθμης που μετράται επί του συνόλου των ημερήσιων, βραδινών και νυκτερινών περιόδων ενός έτους· ο Lnight καλύπτει τη νυκτερινή περίοδο.

**38** Παρατηρήσαμε ότι, προκειμένου να ικανοποιούνται τα όρια αναφοράς στοιχείων βάσει της οδηγίας END, πρέπει να έχει μετρηθεί έκθεση σε επίπεδα θορύβου τουλάχιστον 55 dB (Lden) και 50 dB (Lnight), όρια λιγότερο αυστηρά από τις συστάσεις του ΠΟΥ σχετικά με τα όρια έκθεσης σε θόρυβο (βλέπε [πίνακα 1](#)). Αυτό σημαίνει ότι η ανάλυση της Επιτροπής, η οποία βασίζεται στα κατώτατα όρια της οδηγίας END, λαμβάνει υπόψη μόνο ένα μέρος του πληθυσμού που εκτίθεται σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου<sup>26</sup>. Σε πρόσφατη έκθεση<sup>27</sup>, αξιολογήθηκε το ποσοστό του πληθυσμού της ΕΕ που ήταν δυνητικά εκτεθειμένο σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου, δηλαδή σε επίπεδα που υπερβαίνουν τα μέγιστα όρια που συνέστησε ο ΠΟΥ (Lden) το 2017. Ανέφερε ότι αυτό ίσχυε για περίπου 200 εκατομμύρια πολίτες λόγω του θορύβου από την οδική, σιδηροδρομική και εναέρια κυκλοφορία. Στην ίδια έκθεση αναφέρεται επίσης ότι ο αριθμός των ατόμων που εκτίθενται σε επίπεδα θορύβου που καλύπτουν τα όρια αναφοράς της οδηγίας END ανερχόταν σε περίπου 117 εκατομμύρια.

### Πίνακας 1 – Κατώτατα όρια αναφοράς της οδηγίας END σε σύγκριση με τα επίπεδα που συνιστά ο ΠΟΥ

		Lden ημέρα-βράδυ-νύχτα		Lnight νύχτα	
		ΠΟΥ	ΕΕ	ΠΟΥ	ΕΕ
Οδική κυκλοφορία	dB	53	55	45	50
Σιδηροδρομική κυκλοφορία	dB	54		44	
Εναέρια κυκλοφορία	dB	45		40	

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της οδηγίας END και των κατευθυντήριων γραμμών του ΠΟΥ.

<sup>26</sup> Εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, COM(2023) 139.

<sup>27</sup> Blanes et al. (2022). Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030 (Έκθεση του ευρωπαϊκού δικτύου πληροφοριών και παρατηρήσεων σχετικά με το περιβάλλον — Report – ETC/HE 2022/5).

**39** Η Επιτροπή πρέπει να χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στους στρατηγικούς χάρτες θορύβου για την αξιολόγηση της συνολικής έκθεσης σε θόρυβο σε ολόκληρη την ΕΕ. Από τον Ιούνιο του 2007, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καταρτίζουν ανά πενταετία στρατηγικούς χάρτες θορύβου για τα πολεοδομικά συγκροτήματά τους. Ο τέταρτος και πλέον πρόσφατος γύρος υποβολής χαρτών επρόκειτο να πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 2022 και τα αποτελέσματα έπρεπε να είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή έως το τέλος του ίδιου έτους.

**40** Στην Κρακοβία, η στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου του πολεοδομικού συγκροτήματος έλαβε χώρα και στους τέσσερις γύρους, αν και με μικρές καθυστερήσεις. Τα πλέον πρόσφατα στοιχεία (2022) δείχνουν ότι περισσότεροι από 243 000 πολίτες από σύνολο άνω των 800 000 (30 %) ήταν εκτεθειμένοι σε επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου που υπερέβαιναν το κατώτατο όριο αναφοράς της οδηγίας END (Lden).

**41** Στη Βαρκελώνη πραγματοποιήθηκαν τρεις γύροι υποβολής χαρτών, με καθυστερήσεις δύο έως τριών ετών. Δεδομένου ότι ο τέταρτος γύρος δεν έχει ακόμη εγκριθεί, τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία προέρχονται από το 2017<sup>28</sup>. Σύμφωνα με αυτά, περισσότεροι από 1 089 000 κάτοικοι επί συνόλου άνω των 1 657 000 κατοίκων (66 %) ήταν εκτεθειμένοι σε επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου που υπερέβαιναν το κατώτατο όριο αναφοράς της οδηγίας END (Lden).

**42** Διαπιστώσαμε ότι οι ελληνικές αρχές δεν διεξήγαγαν τον πρώτο γύρο στρατηγικής χαρτογράφησης θορύβου για το πολεοδομικό συγκρότημα των Αθηνών. Τα μόνα δεδομένα θορύβου που είναι διαθέσιμα επί του παρόντος για το πολεοδομικό συγκρότημα χρονολογούνται από το 2014 και συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο του δεύτερου γύρου. Από τα [στοιχεία](#) αυτά προέκυψε ότι 1 309 000 άτομα από σύνολο που ξεπερνά τα 1 336 000 (98 %) ήταν εκτεθειμένα σε επίπεδα κυκλοφοριακού θορύβου που υπερέβαιναν το κατώτατο όριο αναφοράς (Lden). Η Ελλάδα δεν διεξήγαγε τρίτο γύρο χαρτογράφησης θορύβου. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, οι ελληνικές αρχές εξακολουθούσαν να επικαιροποιούν τον στρατηγικό χάρτη θορύβου για το πολεοδομικό συγκρότημα στο πλαίσιο του τέταρτου γύρου, ο οποίος θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί έως τα τέλη του 2022.

---

<sup>28</sup> Strategic noise map, Agglomeration of Barcelonés I, Government of Catalonia.

**43** Επισημάναμε ότι η Επιτροπή είχε επικαιροποιήσει το παράρτημα της οδηγίας END όσον αφορά τις κοινές μεθόδους αξιολόγησης του θορύβου το 2020<sup>29</sup>, με σκοπό να εναρμονιστούν οι προσεγγίσεις των κρατών μελών όσον αφορά την αξιολόγηση θορύβου στο μέλλον. Ωστόσο, σύμφωνα με τις πολωνικές και τις ισπανικές αρχές, με την τροποποίηση αυτή κατέστη αδύνατη οποιαδήποτε σύγκριση των τάσεων ηχορύπανσης που έχουν αναφερθεί στον τρίτο και τον τέταρτο γύρο χαρτογράφησης.

**44** Διαπιστώσαμε επίσης σημαντικές ελλείψεις στην αναφορά στοιχείων από τα περισσότερα κράτη μέλη. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, 15 κράτη μέλη δεν είχαν ακόμη παράσχει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων της Ισπανίας και της Πολωνίας (βλέπε [γράφημα 9](#)). Η Ελλάδα δεν έχει υποβάλει μέχρι στιγμής πληροφορίες σχετικά με τη στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου στο αποθετήριο δεδομένων, όπως απαιτεί η οδηγία END, και οι εθνικές αρχές δεν εξήγησαν τους λόγους στους οποίους οφείλεται η μη συμμόρφωσή τους.

### Γράφημα 9 – Κατάσταση της αναφοράς στοιχείων από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του γύρου χαρτογράφησης θορύβου του 2022 (φάση IV, ως είχε τον Μάιο 2024)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΟΠ, όπως έχουν αναφερθεί από τα κράτη μέλη.

<sup>29</sup> Κατ' εξουσιοδότηση οδηγία (ΕΕ) 2021/1226 της Επιτροπής.

**45** Εξαιτίας τόσο της ελλιπούς αναφοράς στοιχείων από τα κράτη μέλη όσο και των πλέον πρόσφατων αλλαγών στη μεθοδολογία, δεν είναι δυνατόν να χαρτογραφηθεί η εξέλιξη της ηχορύπανσης στην ΕΕ τα τελευταία χρόνια. Αυτό ισχύει και για τις τρεις πόλεις που επιλέξαμε για τον έλεγχό μας. Πάντως, σύμφωνα με την [Επιτροπή](#) και τον [ΕΟΠ](#), ο στόχος μηδενικής ηχορύπανσης (βλέπε σημείο [12](#)) σύμφωνα με τον οποίο ο αριθμός των ατόμων που πλήττονται από τον θόρυβο από τις μεταφορές πρέπει να μειωθεί κατά 30 % έως το 2030, φαίνεται απίθανο να επιτευχθεί. Οι τρέχουσες εκτιμήσεις της Επιτροπής δείχνουν ότι ο αριθμός δεν θα μειωθεί κατά περισσότερο από 19 % έως το 2030 και, σύμφωνα με το απαισιόδοξο σενάριο, ο συνολικός αριθμός των ατόμων που πλήττονται μακροχρόνια από τον θόρυβο από τα μέσα μεταφοράς μπορεί ακόμη και να αυξηθεί κατά 3 %<sup>30</sup>.

**46** Η [ηχορύπανση](#) επηρεάζει αρνητικά την αστική βιοποικιλότητα και ιδίως τους πληθυσμούς πτηνών στα αστικά κέντρα. Οι επιπτώσεις που έχουν καταγραφεί δείχνουν ότι παρεμποδίζεται πρωτίστως η ικανότητα των πτηνών να επικοινωνούν και εξαναγκάζονται σε αλλαγές στη συμπεριφορά τους, οι οποίες συχνά οδηγούν πολλά είδη να μεταναστεύσουν εκτός κατοικημένων περιοχών. Η οδηγία END δεν θεσπίζει απαίτηση παρακολούθησης των επιπτώσεων της ηχορύπανσης στη βιοποικιλότητα στην ΕΕ και κανένα από τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη δεν μελετά το φαινόμενο αυτό.

---

<sup>30</sup> Εφαρμογή της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, COM(2023) 139.



## Τα σχέδια δράσης δεν χρησιμοποιούνται ως αποτελεσματικά εργαλεία διαχείρισης

**47** Τα σχέδια δράσης αποτελούν στρατηγικά εργαλεία που χρησιμεύουν για τη διαχείριση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης στις πόλεις<sup>31</sup>. Η νομοθεσία της ΕΕ απαιτεί την κατάρτισή τους με σκοπό την αντιμετώπιση των κυριότερων προβλημάτων που προκαλούνται από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Στην έκθεσή μας του 2018, επισημαίναμε ότι τα σχέδια για την ποιότητα του αέρα δεν διασφάλιζαν επαρκώς τη συμμόρφωση με την οδηγία ΠΑΑ<sup>32</sup>. Ελέγξαμε κατά πόσον είχαν καταρτιστεί εμπρόθεσμα σχέδια δράσης στις επιλεγείσες πόλεις. Εξετάσαμε επίσης κατά πόσον η εφαρμογή τους είχε υποβληθεί σε παρακολούθηση<sup>33</sup>, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ανταποκρίνονταν ικανοποιητικά στην εξέλιξη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Εξετάσαμε την αποτελεσματικότητα των επιλεγέντων μέτρων των σχεδίων δράσης και παρουσιάζουμε τα συμπεράσματα της ανάλυσής μας στο δεύτερο μέρος της παρούσας έκθεσης (βλέπε σημεία [64-90](#))

### Αέρας

**48** Όταν η συγκέντρωση ενός ρύπου που υπόκειται σε παρακολούθηση υπερβαίνει την οριακή τιμή ή την τιμή-στόχο της ΕΕ, οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται να εγκρίνουν σχέδιο για την ποιότητα του αέρα (ΣΠΑ). Και στις τρεις πόλεις καταγράφονταν επί σειρά ετών υπερβάσεις σε σχέση με ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους (βλέπε [γράφημα 7](#)). Το ΣΠΑ θα πρέπει να περιλαμβάνει κατάλληλα μέτρα που να διασφαλίζουν ότι η διάρκεια των εν λόγω υπερβάσεων είναι όσο το δυνατόν συντομότερη.

**49** Οι περιφερειακές αρχές της Κρακοβίας είχαν καταρτίσει ΣΠΑ, τα οποία και επικαιροποιούσαν τακτικά. Σε περίπτωση πλημμελούς εφαρμογής τους από τις αρχές, η επιθεώρηση προστασίας του περιβάλλοντος του βοεβοδάτου μπορεί να επιβάλει χρηματικές ποινές. Η πλέον πρόσφατη έκθεση της επιθεώρησης<sup>34</sup> κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η πόλη είχε εφαρμόσει εγκαίρως τα προγραμματισμένα μέτρα, τα οποία είχαν επιφέρει απτές βελτιώσεις στην ποιότητα του αέρα της πόλης, κάτι που καταδεικνύουν και τα δεδομένα σχετικά με τις συγκεντρώσεις των ΑΣ.

<sup>31</sup> Άρθρο 23 της οδηγίας ΠΑΑ και άρθρο 8 της οδηγίας END.

<sup>32</sup> [Ειδική έκθεση 23/2018](#), σημείο 47.

<sup>33</sup> Παράρτημα XV, τμήμα Α, σημείο 8γ, της οδηγίας ΠΑΑ.

<sup>34</sup> Έκθεση επιθεώρησης WIOS-KRAK 309/2023.

**50** Στη Βαρκελώνη, τα οικεία ΣΠΑ εγκρίθηκαν το 2007 και το 2014, αλλά η περίοδος εφαρμογής του δεύτερου σχεδίου χρειάστηκε να παραταθεί, εν αναμονή της έγκρισης νέου, που δεν είχε ακόμη ολοκληρωθεί κατά τον χρόνο του ελέγχου. Μολονότι η υλοποίηση των μέτρων του σχεδίου του 2014 αποτελεί αντικείμενο μεταπαρακολούθησης, διαπιστώσαμε ότι το πλέον πρόσφατο κείμενο του επικαιροποιημένου σχεδίου δράσης δεν περιείχε ολοκληρωμένη αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων που είχαν ήδη εφαρμοστεί, όπως και ότι τα περισσότερα μέτρα είχαν λάβει παράταση, χωρίς να παρέχεται το σκεπτικό που οδήγησε σε αυτή την απόφαση με παράθεση ποσοτικών στοιχείων.

**51** Στην Αθήνα διαπιστώσαμε ότι, παρότι σημειώνονταν υπερβάσεις των ορίων της ΕΕ επί σειρά ετών, οι αρμόδιες αρχές δεν είχαν ακόμη καταρτίσει ΣΠΑ. Το προσχέδιο του ΣΠΑ, το οποίο είναι το παραδοτέο ενός χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ έργου που ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2022, δεν είχε ακόμη εγκριθεί κατά τον χρόνο του ελέγχου. Στο πλαίσιο αυτό, παρατηρήσαμε δράσεις που αλληλεπικαλύπτονται και περιορισμένη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων αρχών σε κεντρικό επίπεδο και με εκπροσώπους του δήμου (βλέπε σημεία **84** και **85**).

### **Θόρυβος**

**52** Για τη διαχείριση ζητημάτων σχετικών με τον θόρυβο, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του επιπέδου θορύβου, τα κράτη μέλη υποχρεούνται<sup>35</sup> να καταρτίζουν σχέδια δράσης, για σημεία που βρίσκονται κοντά σε πηγές θορύβου εντός πολεοδομικών συγκροτημάτων και δίπλα σε μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες και μεγάλα αεροδρόμια. Το πρώτο σχέδιο δράσης θα έπρεπε να είχε καταρτιστεί έως το 2008 και να αναθεωρείται κάθε πέντε χρόνια.

**53** Στην Κρακοβία διαπιστώσαμε ότι τα σχέδια δράσης για το πολεοδομικό συγκρότημα είχαν εγκριθεί και επικαιροποιηθεί με ελαφρά καθυστέρηση. Το τελευταίο σχέδιο (2019-2023) δεν περιέχει μόνο κατάλογο των μέτρων που σχεδιάζονταν για την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης στην πόλη, αλλά και ανάλυση των μέτρων που είχαν εφαρμοστεί στο πλαίσιο του προηγούμενου σχεδίου. Το συμπέρασμα ήταν ότι είχαν εφαρμοστεί ορισμένα μόνο μέτρα, γεγονός που οι δημοτικές αρχές απέδωσαν κατά κύριο λόγο στους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Στο πλαίσιο της ανάλυσης της αποτελεσματικότητας των μέτρων για την αντιμετώπιση της ηχορύπανσης, οι πολωνικές αρχές δήλωσαν ότι η πλήρης ευθυγράμμιση με τα εθνικά όρια θορύβου σε μια μεγάλη πόλη όπως η Κρακοβία δεν είναι ούτε εφικτή ούτε υλοποιήσιμη στην πράξη.

---

<sup>35</sup> Άρθρο 8 της οδηγίας END.

**54** Στη Βαρκελώνη, τα σχέδια δράσης για το πολεοδομικό συγκρότημα εγκρίθηκαν μετά από πολυετείς καθυστερήσεις. Τα αναθεωρημένα σχέδια δεν περιλάμβαναν ανάλυση του αντικτύπου των μέτρων που είχαν ήδη εφαρμοστεί· το ίδιο ίσχυε και για τα σχέδια για την ποιότητα του αέρα (βλέπε σημείο **50**).

**55** Στην Αθήνα, σχέδιο δράσης για το πολεοδομικό συγκρότημα καταρτίστηκε μία μόνο φορά, το 2014. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, οι ελληνικές αρχές δεν το είχαν επικαιροποιήσει ακόμη.

### **Η επιβολή της νομοθεσίας από μέρος της Επιτροπής δεν ήταν ούτε έγκαιρη ούτε πλήρως αποτελεσματική στις περιπτώσεις των πόλεων που εξετάσαμε**

**56** Η Επιτροπή οφείλει να μεριμνά για την αποτελεσματική επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ<sup>36</sup>. Έχει τη διακριτική ευχέρεια να κινεί διαδικασίες επί παραβάσει κατά των κρατών μελών που θεωρεί ότι έχουν παραβιάσει το ενωσιακό δίκαιο<sup>37</sup>. Η διαδικασία επί παραβάσει συνίσταται σε διάφορα στάδια και μπορεί σε τελικό βαθμό να οδηγήσει στην παραπομπή ενός κράτους μέλους στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ). Σύμφωνα με πάγια νομολογία του ΔΕΕ, το βάρος απόδειξης της εικαζόμενης παράβασης φέρει η Επιτροπή. Οι παραβάσεις του δικαίου της ΕΕ πρέπει να αντιμετωπίζονται χωρίς καθυστέρηση<sup>38</sup>. Στις πόλεις που επιλέξαμε, εξετάσαμε τους τρόπους με τους οποίους η Επιτροπή μεριμνούσε για την έγκαιρη και αποτελεσματική επιβολή της νομοθεσίας, ώστε τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τους ενωσιακούς κανόνες για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση (βλέπε επίσης την ειδική έκθεσή μας σχετικά με την επιβολή του δικαίου της ΕΕ<sup>39</sup>).

---

<sup>36</sup> Άρθρο 17, παράγραφος 1, ΣΕΕ.

<sup>37</sup> Άρθρο 258 ΣΛΕΕ.

<sup>38</sup> «Δίκαιο της ΕΕ: Καλύτερη εφαρμογή για καλύτερα αποτελέσματα», 2017/C 18/02.

<sup>39</sup> Ειδική έκθεση 28/2024, με τίτλο «Επιβολή του δικαίου της ΕΕ – Η Επιτροπή βελτίωσε τη διαχείριση των υποθέσεων παράβασης, αλλά οι χρόνοι περάτωσης τους παραμένουν μεγάλοι».

**57** Οι παραβάσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μερίδιο των υποθέσεων που χειρίζεται η Επιτροπή, και καλύπτουν σχεδόν το 20 % του συνόλου<sup>40</sup>. Μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας ΠΑΑ, της οδηγίας NEC και της οδηγίας END, η Επιτροπή έχει κινήσει 106 διαδικασίες<sup>41</sup> επί παραβάσει κατά κρατών μελών για μη συμμόρφωση με τις οδηγίες<sup>42</sup>. Από τις 106 διαδικασίες που κινήθηκαν, το 51 % (54 υποθέσεις) έχουν περατωθεί και οι υπόλοιπες βρίσκονται ακόμη σε εκκρεμότητα. Από το σύνολο των διαδικασιών αυτών, οι 25 παραπέμφθηκαν στο ΔΕΕ, το οποίο εξέδωσε αποφάσεις σε 22 από αυτές.

**58** Εάν ένα κράτος μέλος δεν εκτελέσει την απόφαση του Δικαστηρίου, η Επιτροπή μπορεί να παραπέμψει για δεύτερη φορά την υπόθεση στο ΔΕΕ και να ζητήσει την επιβολή οικονομικών κυρώσεων με τη μορφή κατ' αποκοπή ποσού ή/και ημερήσιας χρηματικής ποινής<sup>43</sup>. Η Επιτροπή ζήτησε την επιβολή οικονομικών κυρώσεων εις βάρος ενός κράτους μέλους (Βουλγαρία) το 2021 και απέστειλε προειδοποιητικές επιστολές βάσει του άρθρου 260 ΣΛΕΕ στη Γαλλία, την Ιταλία, την Ουγγαρία και την Πολωνία.

**59** Για να είναι μια διαδικασία επί παραβάσει αποτελεσματική πρέπει ολοκληρώνεται σε εύθετο χρόνο. Το 2010, η Επιτροπή δεσμεύθηκε να περατώνει τις διαδικασίες επί παραβάσει εντός τριών ετών από την κίνησή τους. Στην ειδική έκθεσή μας του 2018<sup>44</sup>, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι με τη μεγάλη διάρκεια διαδικασία επιβολής της η Επιτροπή δεν έχει ακόμη διασφαλίσει τη συμμόρφωση με την οδηγία ΠΑΑ και της συστήσαμε να διαχειρίζεται ενεργά κάθε στάδιο της διαδικασίας επί παραβάσει, ώστε να συντομεύεται το χρονικό διάστημα μέχρι την επίλυση των υποθέσεων ή την υποβολή τους στην κρίση του ΔΕΕ.

---

<sup>40</sup> [Environmental Implementation Review](#), Επιτροπή.

<sup>41</sup> Διαδικασίες επί παραβάσει, [Επιτροπή](#), τελευταία πρόσβαση στις 25 Ιουλίου 2024.

<sup>42</sup> Ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει περιπτώσεις πλημμελούς εφαρμογής και μη συμμόρφωσης, όχι όμως τις παραβάσεις λόγω μη κοινοποίησης αρχής γενομένης από τις 25 Ιουλίου 2024.

<sup>43</sup> Άρθρο 260 ΣΛΕΕ.

<sup>44</sup> [Ειδική έκθεση 23/2018](#), σημεία 48-54.



**61** Σύμφωνα με την Επιτροπή<sup>45</sup>, η έλλειψη συμμόρφωσης και επαρκών μέτρων που να εξασφαλίζουν την τήρηση των προτύπων ποιότητας του αέρα σε σχέση με βασικούς ρύπους για τους οποίους παρατηρούνται επίμονες υπερβάσεις είναι δύο από τους κύριους λόγους για τους οποίους θα έπρεπε –κατά προτεραιότητα σε ό,τι αφορά την ποιότητα του αέρα– να κινείται διαδικασία επί παραβάσει. Στο πλαίσιο της ανάλυσής μας εντοπίσαμε υποθέσεις κατά της Ισπανίας, της Πολωνίας και της Ελλάδας, για τις οποίες Επιτροπή είχε καθυστερήσει να κινήσει τις διαδικασίες επί παραβάσει 5, 6 και 9 χρόνια, από τη στιγμή που έλαβε γνώση της μη συμμόρφωσης με την προθεσμία που ίσχυε για το  $NO_2$ .

**62** Η Επιτροπή κέρδισε τρεις υποθέσεις ενώπιον του ΔΕΕ στις οποίες στρεφόταν κατά της Ελλάδας, της Ισπανίας και της Πολωνίας, λόγω υπερβάσεων των οριακών τιμών συγκέντρωσης ατμοσφαιρικών ρύπων πέραν της προθεσμίας που τασσόταν στην οδηγία ΠΑΑ (βλέπε [πίνακα 2](#)). Σε δύο περιπτώσεις, οι υπερβάσεις συνεχίστηκαν ακόμη και μετά την απόφαση του ΔΕΕ.

## Πίνακας 2 –Επισκόπηση των διαδικασιών επί παραβάσει κατά των χωρών του δείγματός μας

Χώρα και αριθμός υπόθεσης παράβασης	Ρύπος	Προθεσμία της οδηγίας ΠΑΑ για την επίτευξη της οριακής τιμής	Έτος κατά το οποίο κινήθηκε η διαδικασία επί παραβάσει	Συνεχίστηκε η υπέρβαση (στοιχεία του 2023);	Έτος και αριθμός υπόθεσης του ΔΕΕ
Πολωνία (Κρακοβία) INFR(2008)2199	$A_{Σ10}$	2005	2009	ναι	2018 C-336/16
Ισπανία (Βαρκελώνη) INFR(2015)2053	$NO_2$	2010	2015	όχι	2022 C-125/20
Ελλάδα (Αθήνα) INFR(2018)2361	$NO_2$	2010	2019	ναι	2023 C- 633/21

<sup>45</sup> Μια Ευρώπη που προστατεύει: Καθαρός αέρας για όλους, COM(2018) 330· ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ΕΕΣ και Επιτροπής, Μάιος 2024.

**63** Η μη συμμόρφωση με την οδηγία END συνίσταται στην απουσία στρατηγικών χαρτών θορύβου και σχεδίων δράσης. Πρόκειται για ζήτημα που αφορά και τα τρία κράτη μέλη και πόλεις που επισκεφθήκαμε. Στην περίπτωση της Πολωνίας, η διαδικασία επί παραβάσει κινήθηκε το 2017 και ολοκληρώθηκε με την απόφαση του ΔΕΕ που εκδόθηκε το 2023. Οι διαδικασίες επί παραβάσει κατά της Ισπανίας και της Ελλάδας, οι οποίες κινήθηκαν το 2016 και το 2017, αντίστοιχα, δεν έχουν ακόμη παραπεμφθεί στο ΔΕΕ. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, και με τις διαδικασίες να βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη, καμία από τις τρεις χώρες δεν πληρούσε τις σχετικές απαιτήσεις της οδηγίας END.

### **Δύσκολη για τις πόλεις η αποτελεσματική αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης**

**64** Τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου<sup>46</sup>. Αξιολογήσαμε τα μέτρα που είχαν σχεδιαστεί στις επιλεγείσες πόλεις, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είχαν λάβει χρηματοδότηση από την ΕΕ, προκειμένου να διαπιστώσουμε τη συμβολή τους στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Αναλύσαμε επίσης τις δυσκολίες που προέκυψαν από την εφαρμογή τους και επηρέασαν την αποτελεσματικότητά τους.

### **Αβέβαιη η αποτελεσματικότητα των εφαρμοζόμενων μέτρων και σχετικές κοινωνικές προκλήσεις**

**65** Η οδική κυκλοφορία είναι ένας από τους σοβαρότερους παράγοντες ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που επιλέξαμε για το δείγμα μας. Κατά συνέπεια, τα μέτρα που σχεδιάζονται και εφαρμόζονται σε μια πόλη πρέπει να στοχεύουν τον τομέα των μεταφορών. Εξετάσαμε κατά πόσον τα μέτρα που εφαρμόστηκαν συνέβαλαν αποτελεσματικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

---

<sup>46</sup> Άρθρο 23 της οδηγίας ΠΑΑ και άρθρο 8 της οδηγίας END.

## Ζώνες χαμηλών εκπομπών

**66** Μια ζώνη χαμηλών εκπομπών (ΖΧΕ) είναι μια σαφώς οριοθετημένη περιοχή, συνήθως τμήμα μιας πόλης, η οποία υπόκειται σε προϋποθέσεις εισόδου που ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο του οχήματος (αυτοκίνητο, μοτοσικλέτα, λεωφορείο κ.λπ.) και τις εκπομπές του. Σκοπός των ζωνών αυτών είναι ο περιορισμός της κυκλοφορίας των πλέον ρυπογόνων οχημάτων. Οι πρώτες ΖΧΕ καθιερώθηκαν στη Σουηδία το 1996. Τον Μάιο του 2024 873 πόλεις της ΕΕ διέθεταν ΖΧΕ, ενώ άλλες 25 αναμένεται να ακολουθήσουν το ίδιο παράδειγμα έως το 2025<sup>47</sup>.

**67** Οι ΖΧΕ δεν είναι εναρμονισμένες σε επίπεδο ΕΕ διότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα συστήματα εφαρμογής τους και πρόσβασης σε αυτές πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στις ειδικές ανάγκες της εκάστοτε πόλης. Ωστόσο, θεωρούνται –και για αυτό υποστηρίζονται από την [Επιτροπή](#)– ως δυνητικά αποτελεσματικά εργαλεία για την αντιμετώπιση των τοπικών προβλημάτων ποιότητας του αέρα και συγκαταλέγονται μεταξύ των μέτρων για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που περιλαμβάνονται σε ενδεικτικό κατάλογο της επικαιροποιημένης οδηγίας ΠΑΑ<sup>48</sup>.

**68** Η δημιουργία μιας ΖΧΕ επηρεάζει τη ζωή των πολιτών και τη δραστηριότητα των επιχειρήσεων και, ως εκ τούτου, μπορεί να είναι ευαίσθητο ζήτημα. Τα δυνητικά οφέλη του καθαρότερου αέρα και του λιγότερου θορύβου σταθμίζονται, παραδείγματος χάριν, έναντι της ανάγκης αγοράς νέου οχήματος ή αλλαγής των συνηθειών κινητικότητας. Μετά τη θέση μιας ΖΧΕ σε εφαρμογή, οι δημοτικές αρχές ενδέχεται να εμπλακούν σε νομικές διαφορές που αφορούν την εισαγωγή διακρίσεων ή τον περιορισμό της πρόσβασης και της ελεύθερης κυκλοφορίας<sup>49</sup>. Κατά των ΖΧΕ έχουν ασκηθεί προσφυγές ενώπιον εθνικών δικαστηρίων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, το αποτέλεσμα ήταν η αναβολή της έναρξης λειτουργίας τους ή η ακύρωσή τους.

---

<sup>47</sup> Sadler Consultants Europe GmbH, [www.urbanaccessregulations.eu](http://www.urbanaccessregulations.eu), Μάιος 2024.

<sup>48</sup> Παράρτημα VIII, μέρος Β, παράγραφος 2, στοιχείο δ), της επικαιροποιημένης οδηγίας ΠΑΑ.

<sup>49</sup> Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Μ. Bobek στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-177/19 Ρ έως C-179/19 Ρ, της 10ης Ιουνίου 2021.



**69** Στην Αθήνα, η ΖΧΕ επιτρέπει την κυκλοφορία ιδιωτικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης ανάλογα με το πρότυπο εκπομπών Euro και το είδος του χρησιμοποιούμενου καυσίμου. Ωστόσο, τα αυτοκίνητα που δεν πληρούν τα πρότυπα μπορούν και πάλι να εισέρχονται στη ΖΧΕ εναλλάξ, ανάλογα με το τελευταίο ψηφίο της πινακίδας κυκλοφορίας τους (σύστημα μονών-ζυγών αριθμών) (βλέπε [γράφημα 11](#)). Η συνθήκη αυτή μειώνει την αποτελεσματικότητα του μέτρου, δεδομένου ότι τα πλέον ρυπογόνα αυτοκίνητα δεν παύουν να μπορούν να εισέρχονται στη ζώνη. Επιπλέον, οι έλεγχοι συμμόρφωσης δεν γίνονται με αυτοματοποιημένο τρόπο, όπως με τη χρήση συστήματος καμερών.

**70** Η ισπανική νομοθεσία, σε συμφωνία με το ισπανικό σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΣΑΑ), απαιτεί από τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 50 000 κατοίκων να δημιουργήσουν ΖΧΕ έως το τέλος του 2023<sup>50</sup>. Στη Βαρκελώνη, βέβαια, είχε καθιερωθεί ήδη από την 1η Ιανουαρίου 2020 ΖΧΕ με στήριξη της ΕΕ ύψους 3 εκατομμυρίων ευρώ. Καλύπτει το 76 % της πόλης και οι περιορισμοί εισόδου σε αυτή εφαρμόστηκαν σταδιακά (βλέπε [γράφημα 7](#)).

**71** Σύμφωνα με έκθεση μεταπαρακολούθησης<sup>51</sup>, μετά την εισαγωγή της ΖΧΕ στη Βαρκελώνη η ρύπανση από την κυκλοφορία μειώθηκε. Ωστόσο, τα αποτελέσματα έχουν επηρεαστεί από το μειωμένο επίπεδο κυκλοφορίας καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Επιπλέον, από την ανάλυσή μας προκύπτει ότι η συγκέντρωση NO<sub>2</sub> στη Βαρκελώνη είχε ήδη μειωθεί ως έναν βαθμό πριν από την εισαγωγή της ΖΧΕ (βλέπε [γράφημα 7](#)).

**72** Η εισαγωγή της ΖΧΕ στη Βαρκελώνη προσέκρουσε σε εμπόδια. Τον Μάρτιο του 2022, το Ανώτατο Δικαστήριο της Καταλονίας ακύρωσε τη δημοτική νομική πράξη για τη σύσταση της ΖΧΕ για λόγους όπως η ανεπαρκής ανάλυση εναλλακτικών λύσεων, οι επιπτώσεις της και η επίδραση που θα είχαν οι περιορισμοί σε ομάδες πολιτών με χαμηλότερες οικονομικές δυνατότητες. Ως εκ τούτου, ο δήμος της Βαρκελώνης εισήγαγε τη ΖΧΕ δυνάμει νέας δημοτικής νομικής πράξης που συμμορφωνόταν με την απόφαση του δικαστηρίου. Πλέον προβλέπονται εξαιρέσεις για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, ο δήμος δεν είχε ακόμη αποφασίσει αν ή με ποιον τρόπο θα επέκτεινε την υφιστάμενη ΖΧΕ.

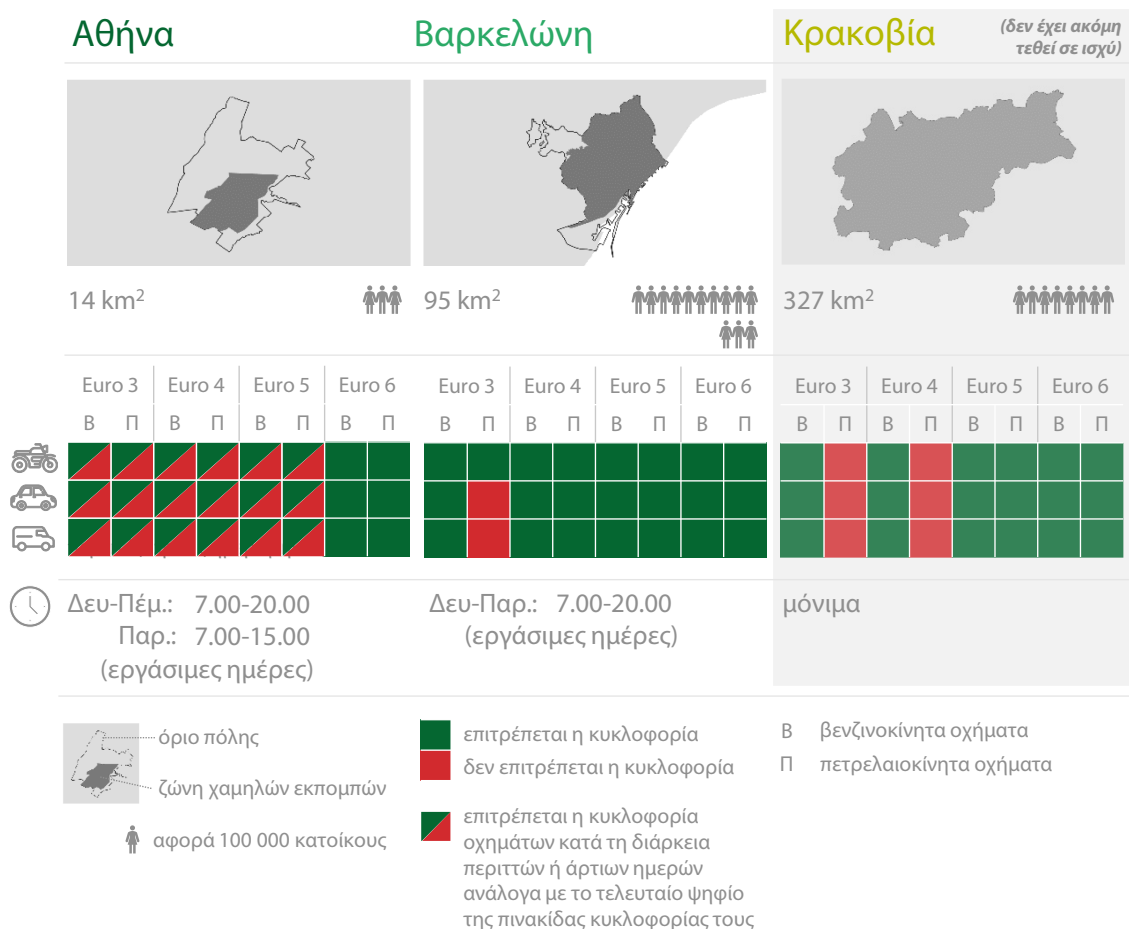
---

<sup>50</sup> Νόμος 7/2021, της 20ης Μαΐου 2021, σχετικά με την κλιματική αλλαγή και την ενεργειακή μετάβαση.

<sup>51</sup> Ζώνη χαμηλών εκπομπών στην έκταση που περιλαμβάνεται από τις περιφερειακές οδούς της Βαρκελώνης, έκθεση μεταπαρακολούθησης, 2022.

**73** Η Κρακοβία σκόπευε να θεσπίσει ΖΧΕ που θα κάλυπτε ολόκληρη την πόλη τον Ιούλιο του 2024. Βάσει του προγραμματισμού, οι προϋποθέσεις εισόδου θα εφαρμόζονταν σε δύο φάσεις, ανάλογα με την ημερομηνία ταξινόμησης του οχήματος και το πρότυπο εκπομπών Euro, καθώς και το χρησιμοποιούμενο καύσιμο (βλέπε [γράφημα 11](#)). Ωστόσο, η απόφαση για την εισαγωγή της ΖΧΕ δεν διευκρίνιζε τα όρια της ζώνης ούτε τον τρόπο οργάνωσης της κυκλοφορίας. Επιπλέον, οι δημοτικές αρχές δεν διενήργησαν ανάλυση των κοινωνικοοικονομικών οφελών ή του κόστους υλοποίησής της<sup>52</sup>. Τον Ιανουάριο του 2024, το επαρχιακό διοικητικό δικαστήριο της Κρακοβίας **ακύρωσε** την απόφαση για τη θέσπιση της ΖΧΕ, ενώ κατά τον χρόνο του ελέγχου εξακολουθούσε να είναι αβέβαιο αν ή ποτέ επρόκειτο να τεθεί σε ισχύ.

### Γράφημα 11 – Προσεγγίσεις για τον σχεδιασμό ζωνών χαμηλών εκπομπών



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων που παρείχαν οι εθνικές αρχές και δημοσίως διαθέσιμων πληροφοριών.

<sup>52</sup> Έκθεση σχετικά με μέτρα για τη μείωση της ρύπανσης από τα μέσα μεταφοράς στις πόλεις, ΝΙΚ, 2024.

## Υπερτετράγωνα (superblocks) / πράσινοι άξονες

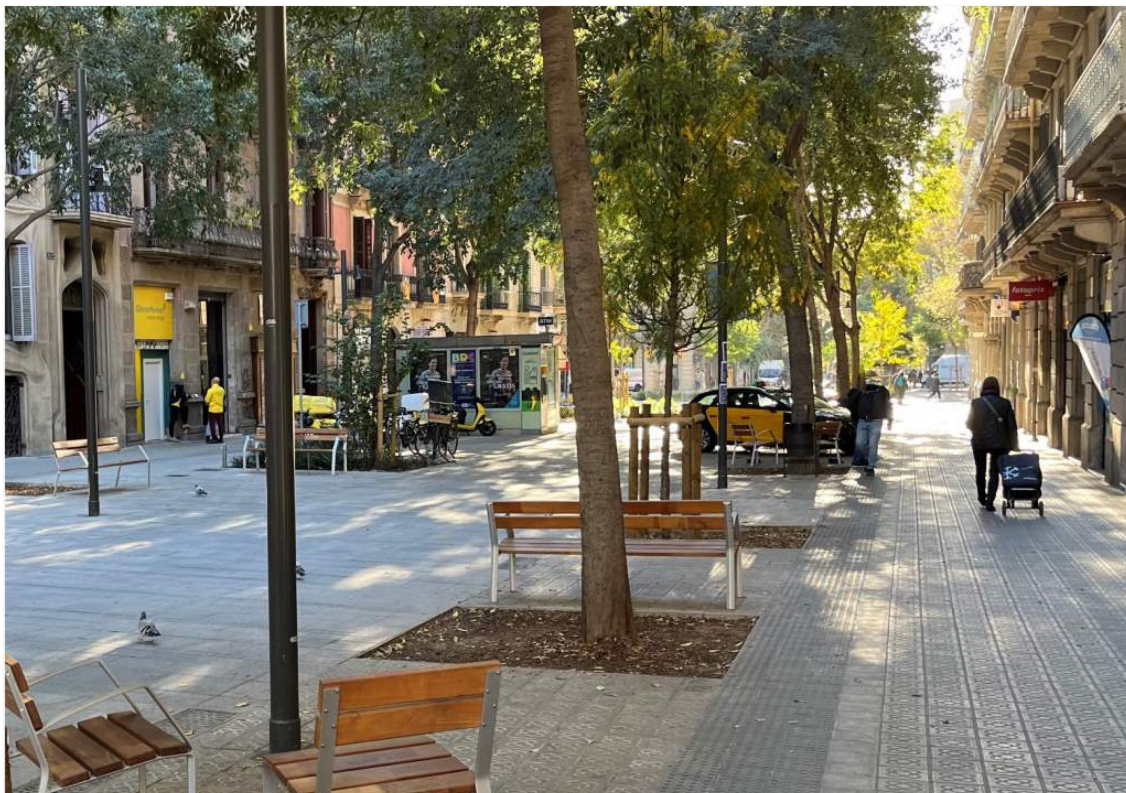
**74** Το οικοδομικό υπερτετράγωνο είναι μια έννοια του αστικού σχεδιασμού που μετατρέπει τις οδούς κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων σε χώρους (μεταξύ οικοδομικών τετραγώνων) όπου οι πεζοί και οι ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα έναντι των αυτοκινήτων. Στα υπερτετράγωνα αυτά φυτεύεται βλάστηση για μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, καθώς και της θερμοκρασίας. **Μελέτη του 2022** δείχνει ότι σε ορισμένες πόλεις, παγκοσμίως, μέχρι και το 40 % των οδών τους προσφέρεται δυνητικά για μια τέτοια λύση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα υπερτετράγωνα αποτελούν εργαλείο ικανό να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τα σχετικά με την ποιότητα του αέρα προβλήματα σε τοπικό επίπεδο, ενώ απαριθμούνται και σε ενδεικτικό κατάλογο μέτρων για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην επικαιροποιημένη οδηγία ΠΑΑ<sup>53</sup>.

**75** Το έργο με τα υπερτετράγωνα (superblocks) της Βαρκελώνης ξεκίνησε το 2006 και εξελίχθηκε με την πάροδο του χρόνου σε ένα έργο πράσινων αξόνων, άλλως ειπείν η εστίαση μετατοπίστηκε από τα «οικοδομικά τετράγωνα» σε ένα «δίκτυο πράσινων οδών» σε ολόκληρη την πόλη. Το έργο των πράσινων αξόνων, το οποίο υποστηρίχθηκε από την ΕΕ στο πλαίσιο έργου ΜΑΑ που έλαβε χρηματοδότηση ύψους 25,9 εκατομμυρίων ευρώ, αποσκοπούσε στη δημιουργία 33 χλμ. «πράσινων οδών», εκ των οποίων μέχρι τον χρόνο του ελέγχου είχε κατασκευαστεί το 14 %.

---

<sup>53</sup> Παράρτημα VIII, μέρος Β, παράγραφος 2, στοιχείο δ), της οδηγίας ΠΑΑ.

## Φωτογραφία 1 – Πράσινος άξονας Consell de Cent στη Βαρκελώνη



Πηγή: ΕΕΣ.

**76** Μέχρι σήμερα, το μέτρο έχει αποφέρει ανάμεικτα αποτελέσματα. Σε ορισμένα σημεία του πολεοδομικού συγκροτήματος, ο θετικός αντίκτυπος, τόσο στην ποιότητα του αέρα όσο και στη στάθμη του θορύβου, έχει αποδειχθεί. Αυτό ισχύει, λόγω χάριν, στο υπερτετράγωνο Sant Antoni, όπου τα επίπεδα NO<sub>2</sub> μειώθηκαν κατά 25 %, τα επίπεδα ΑΣ<sub>10</sub> κατά 17 %<sup>54</sup> και η στάθμη θορύβου μειώθηκε συνολικά. Σε άλλες περιπτώσεις, π.χ. στο υπερτετράγωνο Horta, ο αντίκτυπος στην ποιότητα του αέρα ήταν οριακός ή αυξήθηκε η συγκέντρωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

**77** Το έργο αναμένεται στο σύνολό του να έχει περιβαλλοντικό αντίκτυπο, επιτυγχάνοντας μείωση των συγκεντρώσεων NO<sub>2</sub> κατά περίπου 30 % έως το 2030<sup>55</sup>. Αυτό θα εξαρτηθεί από την υλοποίηση των πράσινων αξόνων βάσει του προγραμματισμού, κάτι που ενδέχεται να αποδειχθεί δύσκολο, καθώς οι δημοτικές αρχές διέκοψαν την ανάπτυξη νέων τμημάτων των πράσινων αξόνων στα τέλη του 2022.

<sup>54</sup> Έκθεση αποτελεσμάτων σχετικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και την υγεία του μοντέλου υπερτετραγώνων στη Βαρκελώνη, έργο Salut Als Carrers (SAC), Agència de Salut Pública de Barcelona, Βαρκελώνη, 2021.

<sup>55</sup> Έκθεση αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του οικοδομικού υπερτετραγώνων της Βαρκελώνης στην περιοχή Eixample, ERF, 2022.

**78** Επιπλέον, κατά τον χρόνο του ελέγχου, το τοπικό διοικητικό δικαστήριο είχε αποφανθεί<sup>56</sup> ότι, λόγω της σημασίας που έχει η δημιουργία πράσινων αξόνων, η πόλη θα έπρεπε να έχει πρώτα τροποποιήσει τα έγγραφα στρατηγικού σχεδιασμού της. Εάν οι αποφάσεις αυτές επικυρωθούν, οι σχετικοί πράσινοι άξονες θα πρέπει να επανέλθουν στην προτέρα τους κατάσταση.

**79** Η υλοποίηση του μέτρου έφερε στην επιφάνεια και άλλες προκλήσεις. Σε ένα από τα υπερτετράγωνα, οι περιορισμοί της κυκλοφορίας **οδήγησαν** σε αύξηση κατά 33 % των εμπορικών δραστηριοτήτων, με μπαρ και εστιατόρια να αναδεικνύονται σε νέες πηγές θορύβου, ιδίως τη νύχτα. Ενώ η μείωση της οδικής κυκλοφορίας εντός της περιοχής κάλυψης του έργου απέφερε οφέλη στους κατοίκους όσον αφορά τον καθαρότερο αέρα και τη μείωση του θορύβου, η ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα θορύβου επιδεινώθηκαν στους γύρω δρόμους<sup>57</sup>.

## Ηλεκτροκίνηση

**80** Στην Αθήνα, οι αρχές επικεντρώνονται σε μέτρα που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ρύπανσης που προκαλείται από τις μεταφορές, μιας και η Ελλάδα έχει έναν από τους παλαιότερους στόλους οχημάτων στην ΕΕ, με μέση ηλικία τα 17 έτη. Οι δημοτικές αρχές κατάρτισαν το 2021 σχέδιο αστικής κινητικότητας για την Αθήνα, στους στόχους του οποίου περιλαμβάνονταν η βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών και η αύξηση της ηλεκτροκίνησης. Τα προβλεπόμενα μέτρα περιλαμβάνουν τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων και ποδηλατοδρόμων, την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, την προώθηση καθαρών μέσων μαζικής μεταφοράς και την ενθάρρυνση της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Διαπιστώσαμε το χαμηλό ενδιαφέρον για ορισμένα από τα προγραμματισμένα μέτρα, γεγονός που αντικατοπτρίζει τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο δήμος Αθηνών να τα υλοποιήσει (βλέπε **πλαίσιο 3**).

---

<sup>56</sup> Απόφαση αριθ. 233/2024 της 5ης Σεπτεμβρίου 2023, απόφαση αριθ. 142/2024 της 30ής Απριλίου 2024 και απόφαση αριθ. 151/2024 της 19ης Απριλίου 2024

<sup>57</sup> Έκθεση αποτελεσμάτων σχετικά με τις επιπτώσεις του μοντέλου των οικοδομικών υπερτετραγώνων στη Βαρκελώνη, έργο Salut Als Carrers (SAC), Agència de Salut Pública de Barcelona, 2021.



### Πλαίσιο 3

#### Ελλάδα – Χαμηλό το ενδιαφέρον για το χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο ηλεκτροκίνησης

Το χρηματοδοτούμενο από τον ΜΑΑ έργο που διαχειρίζεται το ελληνικό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποσκοπεί στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Το έργο ξεκίνησε το 2021 και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2025.

Ένας από τους στόχους ενός υποέργου ήταν η εγκατάσταση 4 500 δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης έως το τέλος του 2025 (συνεισφορά της ΕΕ ύψους 79,8 εκατ. ευρώ). Έως τα μέσα Απριλίου του 2024 είχαν υποβληθεί αιτήσεις για μόλις 459 σημεία φόρτισης, που αντιπροσωπεύουν μόνο το 10 % της τελικής τιμής-στόχου.

Στόχος ενός ακόμη υποέργου ήταν η ανανέωση του στόλου των ταξί (συνεισφορά της ΕΕ ύψους 40 εκατ. ευρώ). Στόχος ήταν η αντικατάσταση παλαιών ταξί με 1 770 ηλεκτρικά οχήματα. Έως τα μέσα Απριλίου του 2024 είχαν υποβληθεί μόνο 110 αιτήσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν μόλις το 6 % της τελικής τιμής-στόχου.

Και για τα δύο αυτά υποέργα, το χρονοδιάγραμμα για την επίτευξη των στόχων είναι στενό, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υποβολή αιτήσεων λήγει στις 31 Αυγούστου 2025.

#### Φωτογραφία 2 – Ταξί στην Αθήνα



© stock.adobe.com/Sergii Figurnyi

## Πρόσκομμα στην αποτελεσματικότητα των δράσεων ο ανεπαρκής συντονισμός

**81** Η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει διασυνοριακό χαρακτήρα. Οι εκπομπές ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως τα ΑΣ ή οι πρόδρομες ουσίες του όζοντος, σε μία περιφέρεια ή χώρα ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα κάπου αλλού, και για τον λόγο αυτό τα μέτρα που λαμβάνονται θα πρέπει να συντονίζονται με τις αρμόδιες αρχές στις γειτονικές περιοχές<sup>58</sup>. Ο συντονισμός των μέτρων στα διάφορα διοικητικά επίπεδα αποτελεί επίσης προϋπόθεση για την αποτελεσματικότητα των μέτρων. Στις επιλεγείσες πόλεις ελέγξαμε κατά πόσον οι αρχές συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των δράσεών τους.

**82** Στην Κρακοβία, η κύρια πηγή ρύπανσης από ΑΣ<sub>10</sub> και ΑΣ<sub>2,5</sub> είναι η καύση στερεών καυσίμων για οικιακή θέρμανση. Εδώ και πολλά χρόνια, οι τοπικές αρχές εφαρμόζουν πρόγραμμα (βλέπε [πλαίσιο 4](#)) για τη μείωση των εν λόγω εκπομπών στην πόλη, προσφέροντας διάφορα είδη οικονομικών κινήτρων για να πείσουν τους πολίτες να αντικαταστήσουν τις ρυπογόνες συσκευές θέρμανσης με περισσότερες οικολογικές. Ως αποτέλεσμα, έχουν ήδη αντικατασταθεί 45 000 πεπαλαιωμένα συστήματα θέρμανσης εντός της πόλης και εξακολουθούν να βρίσκονται σε λειτουργία μόλις 200. Για να μεγιστοποιηθεί ο αντίκτυπος του έργου, το 2019 η Κρακοβία θέσπισε απαγόρευση της θέρμανσης με στερεά καύσιμα (π.χ. κάρβουνα και καυσόξυλα) σε ολόκληρη την πόλη.

### Πλαίσιο 4

#### Λιγότερο ρυπογόνοι λέβητες στην Κρακοβία

Το χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο PONE ZIT (συνεισφορά της ΕΕ ύψους 0,7 εκατ. ευρώ), μια μικρή συνιστώσα του ευρύτερου προγράμματος της πόλης, στήριξε την αντικατάσταση οικιακών συσκευών θέρμανσης στερεών καυσίμων με περισσότερες οικολογικές συσκευές. Κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου (από τον Οκτώβριο του 2016 έως τον Μάρτιο του 2020), αντικαταστάθηκαν 334 πεπαλαιωμένες συσκευές θέρμανσης και χάρη στον οικολογικό αντίκτυπο που είχε από την άποψη της μείωσης των σωματιδίων, κατέστη δυνατή η επίτευξη της τιμής-στόχου.

<sup>58</sup> Άρθρο 25 της οδηγίας ΠΑΑ.

**83** Ως αποτέλεσμα των μέτρων που ελήφθησαν, οι συγκεντρώσεις  $AS_{10}$  και  $AS_{2,5}$  μειώθηκαν σημαντικά στην Κρακοβία τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο η πόλη εξακολουθεί να δυσκολεύεται να τηρήσει τις οριακές τιμές της ΕΕ για τα αιωρούμενα σωματίδια (βλέπε [γράφημα 7](#) και [παράρτημα Ι](#)). Αυτό οφείλεται και στην επίδραση της ρύπανσης που προκαλείται από γειτονικούς δήμους και περιφέρειες που δεν έχουν λάβει παρόμοια μέτρα. Παραδείγματος χάριν, το επίπεδο των  $AS_{2,5}$  στους ατμοσφαιρικούς ρύπους που προέρχονται από περιοχές εκτός Κρακοβίας αντιπροσωπεύει περίπου το 50 % της συγκέντρωσης της οριακής τιμής<sup>59</sup>.

### Φωτογραφία 3 – Αιθαλομίχλη στην Κρακοβία



Πηγή: ΕΕΣ, 2023.

**84** Στην Αθήνα, για τη διαχείριση και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα δεν είναι άμεσα υπεύθυνες οι δημοτικές αρχές, αλλά το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Παράλληλα, και άλλες αρχές της κεντρικής διοίκησης, όπως το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, λαμβάνουν μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

---

<sup>59</sup> Air Quality Plan for Malopolska Region, 2023.



**85** Παρατηρήσαμε ελλείψεις στον συντονισμό και ασάφειες ως προς την κατανομή των καθηκόντων μεταξύ των διαφόρων υπουργείων και των εκπροσώπων του δήμου. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι ο δήμος Αθηναίων και το Υπουργείο κατάρτισαν σχέδια για την υλοποίηση του μέτρου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην Αθήνα (βλέπε [πλαίσιο 3](#) και σημείο [80](#)) χωρίς οποιουδήποτε είδους συνεργασία ή συντονισμό μεταξύ τους.

**86** Στη Βαρκελώνη, η πρόκληση της μείωσης της κυκλοφορίας ιδιωτικών οχημάτων προς όφελος λιγότερο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς (υπόγειος σιδηρόδρομος, λεωφορεία, ποδήλατα) έγκειται στην έλλειψη διασυνδεσιμότητας των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς μεταξύ των δήμων. Ενώ οι υποδομές μεταφορών εντός της Βαρκελώνης είναι αρκετά ανεπτυγμένες και χρησιμοποιούνται εκτενώς, οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι από τη μητροπολιτική περιοχή (ευρύτερη Βαρκελώνη) συχνά εξακολουθούν να βασίζονται στη χρήση ιδιωτικών οχημάτων.

**87** Η σημασία του συντονισμού μεταξύ των διαφόρων επιπέδων της διοίκησης καταδεικνύεται επίσης από τις υψηλές τιμές όζοντος που καταγράφηκαν στο Vic Plain (που βρίσκεται 65 χλμ. βόρεια της Βαρκελώνης) στην Καταλονία, όπου καταγράφεται ο μεγαλύτερος αριθμός ετήσιων υπερβάσεων του ορίου του όζοντος στην Ισπανία. Έρευνες<sup>60</sup> κατέδειξαν ότι, προκειμένου να μειωθεί σημαντικά η συγκέντρωση όζοντος στο Vic Plain, ο δήμος Βαρκελώνης πρέπει να λάβει μέτρα για τη μείωση των πρόδρομων ουσιών του όζοντος.

## **Ανεπαρκής η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των έργων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ**

**88** Τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα πρέπει να επιτυγχάνουν τους προγραμματισμένους και μετρήσιμους στόχους τους. Εξετάσαμε τα έργα που επιλέξαμε (βλέπε [παράρτημα II](#)) προκειμένου να εξακριβώσουμε αν παραδόθηκαν και τον τρόπο με τον οποίο συνέβαλαν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

---

<sup>60</sup> Massagué et al., 2005–2017 ozone trends and potential benefits of local measures as deduced from air quality measurements in the north of the Barcelona metropolitan area, Atmos. Chem. Phys., 19, 7445–7465, 2019.

**89** Και οι τρεις πόλεις που επιλέξαμε χρησιμοποιούν διάφορα κονδύλια της ΕΕ για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Τα περισσότερα από τα έργα κινητικότητας και υποδομών που ελέγξαμε αφορούσαν πηγές ρύπανσης και, παρότι οι κύριοι στόχοι τους μπορεί να μην συνδέονταν άμεσα με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, τόσο οι εθνικές αρχές όσο και η Επιτροπή αναγνώρισαν τη συνάφειά τους με το συγκεκριμένο θέμα (βλέπε σημείο 15).

**90** Παρότι τα έργα αυτά θα μπορούσαν δυνητικά να συμβάλουν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, διαπιστώσαμε ότι, σε 9 από τις 11 περιπτώσεις, ο απτός αντίκτυπός τους δεν είχε μετρηθεί (βλέπε [πλαίσιο 5](#)). Αυτό σημαίνει ότι η αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών όσον αφορά τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης δεν μπορεί να αξιολογηθεί. Παραμένει έτσι ανοικτό το ενδεχόμενο να εντοπίζονται ελλείψεις στις δράσεις που σχεδιάζονται με σκοπό να διασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση των επιπέδων θορύβου.

## Πλαίσιο 5

### Αντίκτυπος που δεν είχε προβλεφθεί στον προγραμματισμό ούτε μετρηθεί

Στην Κρακοβία, το χρηματοδοτούμενο από την ΕΕ έργο (συνεισφορά της ΕΕ ύψους 28,8 εκατ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές) αφορούσε την ανάπτυξη της Trasa Łagiewnicka, μιας από τις μεγαλύτερες επενδύσεις σε υποδομές στην Κρακοβία. Το έργο συνίστατο στην κατασκευή γραμμής τραμ μήκους 2,6 χλμ., συμπεριλαμβανομένων υπόγειων σταθμών τραμ και ηχοπετασμάτων. Ωστόσο, ο οικολογικός αντίκτυπος όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών ΝΟ<sub>2</sub> ή των επιπέδων θορύβου λόγω της μειωμένης κυκλοφορίας δεν είχε συμπεριληφθεί στον προγραμματισμό ούτε μετρήθηκε και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να αποδειχθεί.

## Συμπεράσματα και σύσταση

**91** Η πολιτική της ΕΕ επιδιώκει τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Διαπιστώσαμε ότι, αν και οι κανόνες της ΕΕ βρίσκονται σε ισχύ εδώ και πολλά χρόνια, τα μέτρα που έλαβαν η Επιτροπή και τα κράτη μέλη που συμπεριλάβαμε στο δείγμα μας εξακολουθούσαν να μην είναι επαρκώς αποτελεσματικά όσον αφορά την προστασία των πολιτών και του περιβάλλοντος από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση.

**92** Διαπιστώσαμε τόσο επιτεύγματα όσο και κενά σε ό,τι αφορά την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση στις τρεις επιλεγείσες πόλεις της ΕΕ (βλέπε σημεία [22-63](#)). Η ποιότητα του αέρα βελτιώνεται, αλλά τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα δεν τηρούνται συστηματικά στις τρεις πόλεις που επιλέξαμε. Μόλις πρόσφατα κατάφεραν να πλησιάσουν τις οριακές τιμές της ΕΕ, οι οποίες σύντομα θα αυστηροποιηθούν, προσεγγίζοντας τα βάσει τεκμηρίωσης καθορισμένα επίπεδα που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας. Αυτό σημαίνει ότι οι εν λόγω πόλεις θα χρειαστεί να εντείνουν τις προσπάθειές τους προκειμένου να συμμορφωθούν με τα νέα πρότυπα της ΕΕ τα επόμενα χρόνια (βλέπε σημεία [23-29](#)).

**93** Οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων μειώνονται στα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη, τα οποία είναι ωστόσο απίθανο να επιτύχουν τις μελλοντικές δεσμεύσεις μείωσης, εκτός εάν όλα τα υφιστάμενα αλλά και τα πρόσθετα μέτρα εφαρμοστούν πλήρως και αποδειχθούν αποτελεσματικά (βλέπε σημεία [30-34](#)).

**94** Σημειώνουμε επίσης ότι τα όρια αναφοράς θορύβου καλύπτουν ένα μέρος μόνο του πληθυσμού της ΕΕ που ενδέχεται να εκτίθεται σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου. Σε αντίθεση με τους κανόνες της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα, δεν υπάρχουν οριακές τιμές ή τιμές-στόχος μείωσης του θορύβου σε επίπεδο ΕΕ (βλέπε σημεία [36-38](#)).

**95** Είναι δύσκολο να αξιολογηθεί η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά τη μείωση της ηχορύπανσης. Αυτό οφείλεται κυρίως σε ελλείψεις και καθυστερήσεις στην αξιολόγηση και την αναφορά της κλίμακας του θορύβου από τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ. Η έλλειψη τακτικής χαρτογράφησης θορύβου στερεί από τις αρχές τη δυνατότητα να λάβουν γνώση της έκτασης του προβλήματος και, συνακόλουθα, της έκθεσης των πολιτών σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου (βλέπε σημεία [40-44](#)). Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, ο στόχος μηδενικής ρύπανσης έως το 2030 όσον αφορά τη μείωση του θορύβου είναι απίθανο να επιτευχθεί, ενώ ο αριθμός των ατόμων που πλήττονται χρόνια από τον θόρυβο από τις μεταφορές ενδέχεται ακόμη και να αυξηθεί (βλέπε σημείο [45](#)).

**96** Η νομοθεσία της ΕΕ απαιτεί από τις πόλεις να καταρτίσουν σχέδια και να λάβουν διάφορα μέτρα για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Διαπιστώσαμε ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα σχέδια δράσης είτε καταρτίστηκαν με καθυστέρηση είτε και δεν καταρτίστηκαν. Τα αναποτελεσματικά σχέδια δράσης εμποδίζουν την έγκαιρη και αποτελεσματική αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης και η απουσία σχεδίου δράσης μπορεί να οδηγήσει σε μη συντονισμένα ή ακόμη και αλληλεπικαλυπτόμενα μέτρα (βλέπε σημεία 47-55).

**97** Διαπιστώσαμε ότι οι δράσεις κατά του θορύβου δεν προτεραιοποιούνται στις επιλεγείσες πόλεις ενώ, στην καλύτερη περίπτωση, υλοποιούνται μόνο εν μέρει (βλέπε σημεία 41, 42, 44 και 53-55). Θεωρούμε ότι η έλλειψη ενωσιακών στόχων μείωσης του θορύβου αποθαρρύνει τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα σε δράσεις που αποσκοπούν στην αποτελεσματική μείωση της ηχορύπανσης. Αφού συγκρίναμε την αποτελεσματικότητα των οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για τις εθνικές δεσμεύσεις για τη μείωση των εκπομπών με την οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι η ύπαρξη προτύπων ποιότητας του αέρα και εθνικών τιμών-στόχου μείωσης των εκπομπών σε επίπεδο ΕΕ είχε θετικά αποτελέσματα, στον βαθμό που βελτιώθηκε η ποιότητα του αέρα (βλέπε σημεία 27-29 και 32).

## Σύσταση – Να προτεραιοποιηθούν δράσεις κατά της ηχορύπανσης

---

Η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει κατά πόσον είναι εφικτό:

- α) να εισαγάγει τιμές-στόχο σε επίπεδο ΕΕ για τη μείωση του θορύβου και όρια θορύβου στην οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο·
- β) να ευθυγραμμίσει στο μέγιστο δυνατό βαθμό τα κατώτατα όρια που θέτει η οδηγία σχετικά με την αναφορά στοιχείων για την έκθεση σε θόρυβο με τα όρια που συνιστά ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

**Ημερομηνία-στόχος: 2029**

**98** Η Επιτροπή οφείλει να παρακολουθεί ενεργά και να αναλαμβάνει δράση σε περίπτωση μη συμμόρφωσης όλων των κρατών μελών με τη νομοθεσία της ΕΕ. Διαπιστώσαμε ότι το στρατηγικό εργαλείο της Επιτροπής, δηλαδή η διαδικασία επί παραβάσει, είναι μια χρονοβόρα διαδικασία που δεν αποδεικνύεται πάντοτε αποτελεσματική για τη συμμόρφωση των επιλεγείσων πόλεων με τους κανόνες της ΕΕ για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Η μη συμμόρφωση των κρατών μελών με την ενωσιακή νομοθεσία καταδεικνύει ότι οι προσπάθειες μετριασμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης και, συνεπώς, των αντίστοιχων αρνητικών επιδράσεων στην υγεία των πολιτών της ΕΕ στις επιλεγείσες πόλεις δεν ήταν πλήρως αποτελεσματικές (βλέπε σημεία [56-63](#)).

**99** Παρατηρήσαμε ότι οι επιλεγείσες πόλεις δυσκολεύονται να εφαρμόσουν αποτελεσματικά μέτρα (βλέπε σημεία [64-90](#)). Ορισμένες λύσεις είχαν ως αποτέλεσμα τη μερική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. Σε άλλες περιπτώσεις, το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μεν σε τοπικό επίπεδο, παρατηρείται ωστόσο αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε παρακείμενες περιοχές (βλέπε σημεία [71, 77-79](#)). Η μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητά τους είναι αβέβαιη, καθώς η υλοποίησή τους προσέκρουσε στον ανεπαρκή σχεδιασμό, με το αποτέλεσμα είτε να μην υπάρχει ευρεία αποδοχή από μέρος του πληθυσμού είτε το ενδιαφέρον να είναι πολύ χαμηλό. Αυτό έχει συχνά ως αποτέλεσμα την υλοποίηση σε μικρότερη κλίμακα ή, ενίοτε, την αναβολή των μέτρων (βλέπε σημεία [73, 78](#) και [80](#)).

**100** Παρατηρήσαμε επίσης έλλειψη συντονισμού σε περιφερειακό επίπεδο, ο οποίος είναι απαραίτητος για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των διασυνοριακών ροών ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως οι πρόδρομες ουσίες του όζοντος ή τα αιωρούμενα σωματίδια, και για να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα παράγουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Το γεγονός αυτό παρεμποδίζει σημαντικά την αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται εντός των διοικητικών ορίων μιας πόλης, καθώς οι δημοτικές αρχές των πόλεων δεν είναι καθ' ύλην αρμόδιες να αντιμετωπίσουν τη ρύπανση που προκαλείται αλλού (βλέπε σημεία [81-87](#)).

**101** Τέλος, παρατηρήσαμε ότι τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα με συνιστώσες που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης συχνά δεν διαθέτουν δείκτες που θα επέτρεπαν την αξιολόγηση της συμβολής τους στην επίλυση των προβλημάτων αυτών (βλέπε σημεία **88-90**).

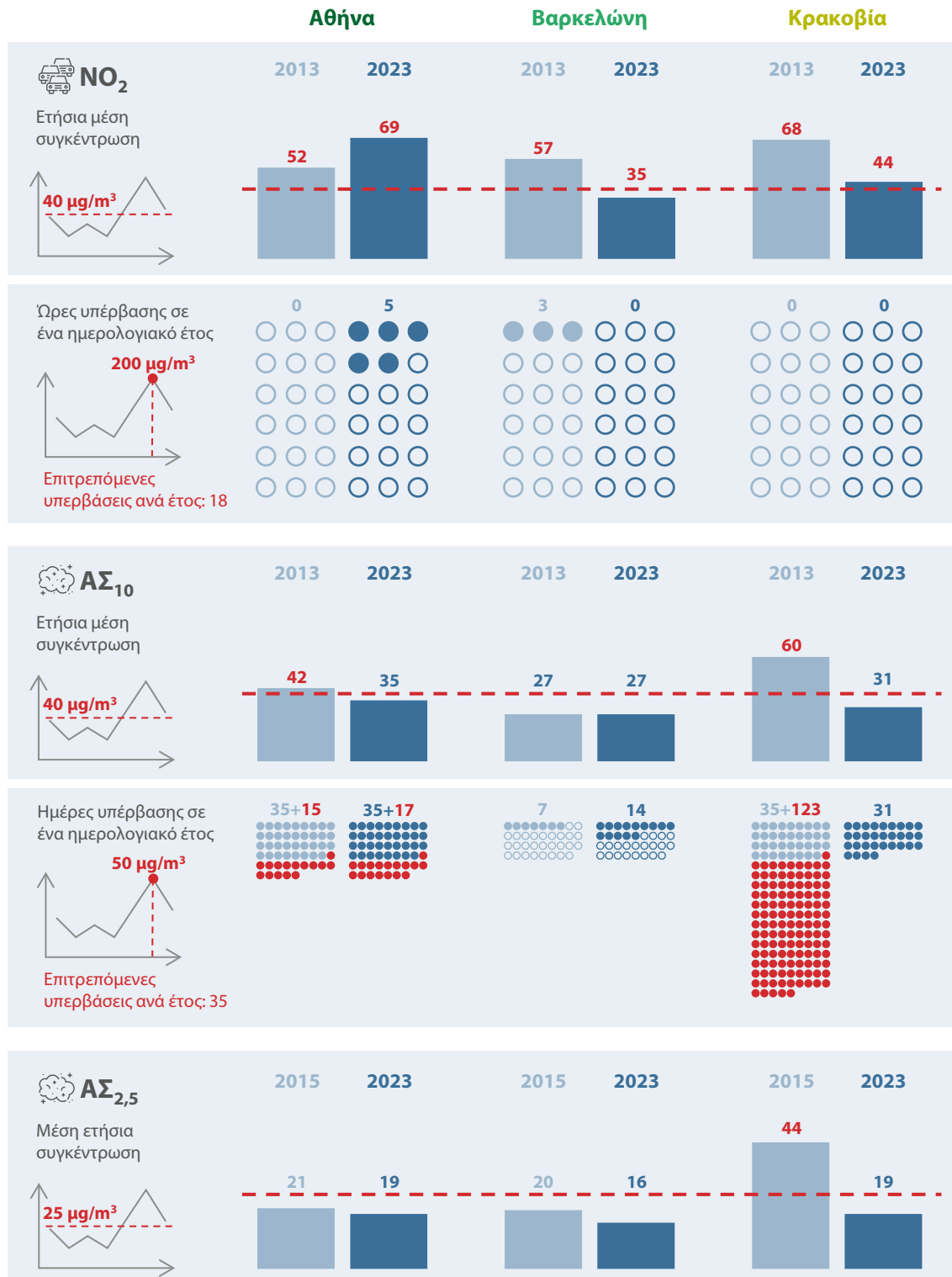
Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα Ι, του οποίου προεδρεύει η Joëlle Elvinger, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 20ής Νοεμβρίου 2024.

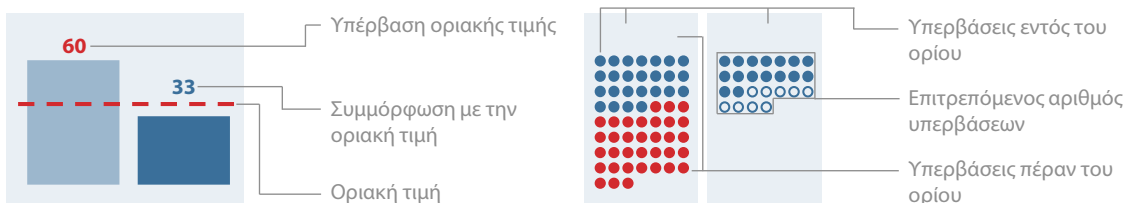
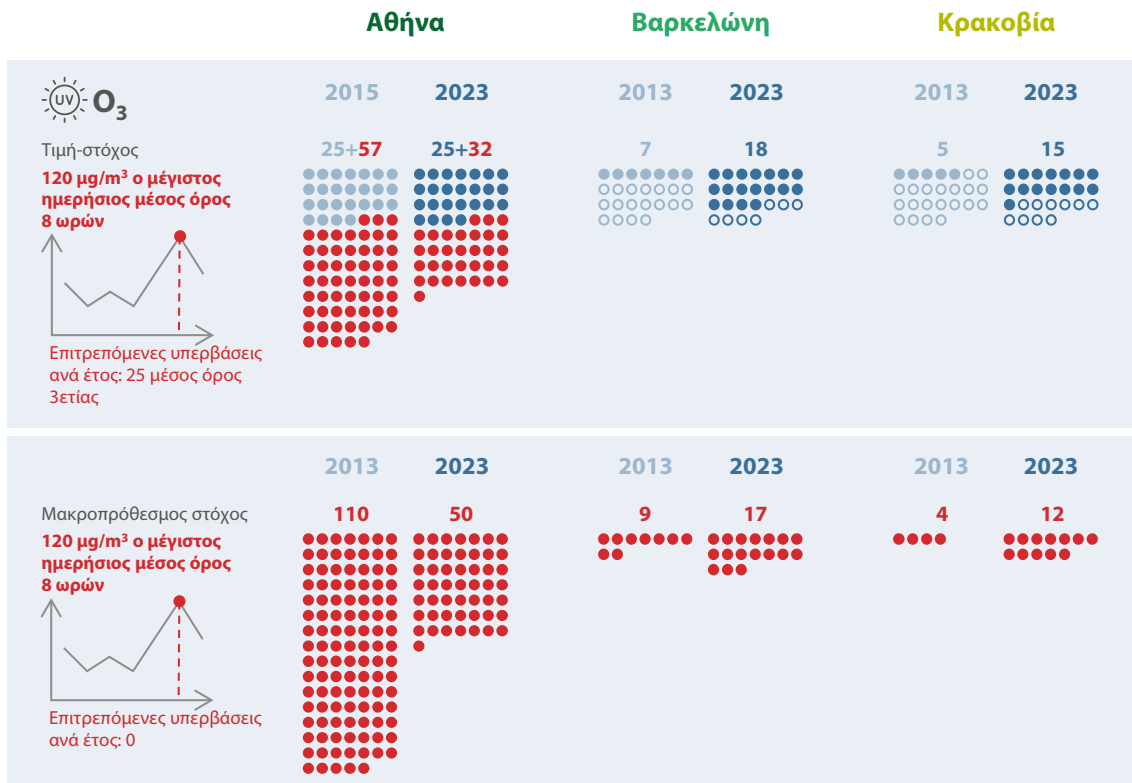
*Για το Ελεγκτικό Συνέδριο*

Tony Murphy  
*Πρόεδρος*

# Παραρτήματα

## Παράρτημα Ι – Επιλεγείσες πόλεις και οριακές τιμές της ΕΕ





Σημείωση για **παράρτημα I**: οι τιμές που απεικονίζονται για τα  $\text{NO}_2$ ,  $\text{A}\Sigma_{10}$  και  $\text{A}\Sigma_{2,5}$  αντιπροσωπεύουν την υψηλότερη ετήσια μέση συγκέντρωση της πόλης, όπως αναφέρεται από τους σταθμούς μέτρησης, χωρίς οποιαδήποτε συνεισφορά από φυσικές πηγές. Δεν είναι διαθέσιμες οι τιμές  $\text{O}_3$  για την Αθήνα για το 2013 και το 2014. Οι τιμές του  $\text{O}_3$  αντιπροσωπεύουν τον αριθμό των ημερών υπέρβασης του μακροπρόθεσμου στόχου που ορίζεται στην οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, αν και δεν προβλέπεται προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να επιτευχθεί ο μακροπρόθεσμος στόχος.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των διαθέσιμων στοιχείων του ΕΟΠ, όπως έχουν παρασχεθεί από τα κράτη μέλη.



## Παράρτημα II – Ελεγχθέντα έργα

Αριθ.	Πόλη	Τίτλος έργου	Συνεισφορά της ΕΕ και πηγή (εκατ. ευρώ)	Είδος έργου	Δείκτες αέρα και θορύβου
1	Αθήνα	Πολοδομική Ανάπλαση Λεωφόρου Ειρήνης III	0,5 (ΕΔΕΤ)	Πράσινες Υποδομές	Ναι
2	Αθήνα	Επέκταση της γραμμής του μετρό της Αθήνας, Τμήμα Χαϊδάρη–Πειραιάς	295,3 (ΕΔΕΤ)	Υποδομές	Όχι
3	Αθήνα	Ηλεκτροκίνηση συγκοινωνιών (φορτιστές παντού, ηλεκτρικά αστικά λεωφορεία, ηλεκτρικά ταξί)	220,0 (ΜΑΑ)	Υποδομές	Όχι
4	Αθήνα	LIFE Index-Air, «Ανάπτυξη εργαλείου διαχείρισης για τη μείωση των αιωρούμενων σωματιδίων στον αέρα, βάσει της ολοκληρωμένης εκτίμησης της έκθεσης του πληθυσμού και της εισερχόμενης στον οργανισμό δόσης»	0,8 (LIFE)	Έρευνα	Άνευ αντικείμενου
5	Αθήνα	ΣΠΑ και αναβάθμιση - επέκταση εξοπλισμού και διαδικασιών του Εργαστηρίου Ποιότητας της Ατμόσφαιρας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας	0,2 (ΕΔΕΤ)	Σχέδια, εξοπλισμός	Άνευ αντικείμενου
6	Βαρκελώνη	Πράσινοι άξονες και πλατείες στο Eixample	25,9 (ΜΑΑ)	Πράσινες Υποδομές	Όχι
7	Βαρκελώνη	ZXE στη Βαρκελώνη	3,0 (ΜΑΑ και ΕΔΕΤ)	Υποδομές	Όχι
8	Βαρκελώνη	Σταθμός μετρό Ernest Lluch	16,7 (ΕΔΕΤ)	Υποδομές	Όχι
9	Βαρκελώνη	Bicivia	13,1 (ΕΔΕΤ)	Υποδομές	Όχι
10	Κρακοβία	Πρόγραμμα μείωσης εκπομπών για την πόλη της Κρακοβίας	0,7 (ΕΔΕΤ)	Θέρμανση	Ναι
11	Κρακοβία	Πάρκο Zabłocie — Σταθμός Wisła	0,3 (ΕΔΕΤ)	Πράσινες Υποδομές	Όχι
12	Κρακοβία	Γραμμή τραμ κατά μήκος της Trasa Łagiewnicka	28,8 (ΕΔΕΤ)	Υποδομές	Όχι
13	Κρακοβία	People-Driven: Adapting Cities for Tomorrow	0,5 (LIFE)	Πράσινες Υποδομές	Όχι
			<b>605,8</b>		

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων που παρείχαν τα κράτη μέλη.

# Συντομογραφίες

**ΑΣ:** Αιωρούμενα σωματίδια

**ΕΟΠ:** Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

**ΜΑΑ:** Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας

**Οδηγία END:** Οδηγία για τον περιβαλλοντικό θόρυβο

**Οδηγία NEC:** Οδηγία για τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών

**ΠΟΥ:** Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας

**ΣΛΕΕ:** Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

**ΣΠΑ:** Σχέδια για την ποιότητα του αέρα

**ΑΑQD:** Οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα

**NH<sub>3</sub>:** Αμμωνία

**NMVOC:** Πτητικές οργανικές ενώσεις εκτός του μεθανίου

**NO<sub>2</sub>:** Διοξείδιο του αζώτου

**O<sub>3</sub>:** Τροποσφαιρικό όζον

**SO<sub>2</sub>:** Διοξείδιο του θείου

**ΖΧΕ:** Ζώνη χαμηλών εκπομπών

## Γλωσσάριο

**Νοσοεπιβάρυνση:** Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας μετρά τον βαθμό στον οποίο τα προβλήματα υγείας επηρεάζουν τη ζωή ενός συγκεκριμένου πληθυσμού, με βάση τη θνησιμότητα (έτη που χάθηκαν λόγω πρόωρου θανάτου) και τη νοσηρότητα (έτη ζωής με κακή υγεία).

**Διαδικασία επί παραβάσει:** Διαδικασία πολλών σταδίων με την οποία η Επιτροπή κινείται κατά κράτους μέλους της ΕΕ που δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της ενωσιακής νομοθεσίας.

**Επικουρικότητα:** Η αρχή σύμφωνα με την οποία η ΕΕ αναλαμβάνει δράση μόνον εφόσον η δράση σε ενωσιακό επίπεδο είναι αποτελεσματικότερη από τη δράση σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.

**Ζώνη ποιότητας του αέρα:** Γεωγραφική περιοχή, όπως πολεοδομικό συγκρότημα, που οριοθετείται από κράτος μέλος για τους σκοπούς της αξιολόγησης και της παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα.

**Πολεοδομικό συγκρότημα:** Αστική περιοχή υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας. Στο πλαίσιο της ΕΕ, ένα πολεοδομικό συγκρότημα (οικισμός στην οδηγία ΠΑΑ) έχει περισσότερους από 250 000 κατοίκους για τους σκοπούς της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ή 100 000 κατοίκους για τους σκοπούς της οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο.

**Πρότυπα εκπομπών Euro:** Πρότυπα για τις εκπομπές ελαφρών οχημάτων που καθορίζονται σε σειρά κανονισμών της ΕΕ (Euro 1 έως Euro 6).

**Στρατηγικός χάρτης θορύβου:** Γραφική απεικόνιση της συνολικής έκθεσης μιας δεδομένης περιοχής στον θόρυβο από συγκεκριμένες πηγές.

**Σχέδιο για την ποιότητα του αέρα:** Έγγραφο που καταρτίζεται από κράτος μέλος και καλύπτει ζώνες ποιότητας του αέρα στις οποίες η συγκέντρωση ατμοσφαιρικών ρύπων υπερβαίνει την οριακή τιμή ή την τιμή-στόχο της ΕΕ.

**LIFE:** Χρηματοδοτικό μέσο που στηρίζει την εφαρμογή της περιβαλλοντικής και κλιματικής πολιτικής της ΕΕ μέσω της συγχρηματοδότησης έργων σε κράτη μέλη.

## Απαντήσεις της Επιτροπής

<https://www.eca.europa.eu/el/publications/sr-2025-02>

## Χρονογραμμή

<https://www.eca.europa.eu/el/publications/sr-2025-02>

## Κλιμάκιο ελέγχου

Στις ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργεί το κλιμάκιο επί πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπο ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου Ι (Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων), του οποίου προεδρεύει η Joëlle Evinger, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν ο Klaus-Heiner Lehne, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενος από τον Thomas Arntz, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου του, τον Marc-Oliver Heidkamp, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο του, τον Emmanuel Rauch, διοικητικό στέλεχος, την Katarzyna Radecka-Moroz, υπεύθυνη έργου, και τους ελεγκτές και ελέγκτριες Milan Šmíd, Anna Zalega, Βασιλεία Καλαφάτη και Jonas Kathage. Η Laura McMillan παρείχε γλωσσική υποστήριξη και η Judita Frangež γραμματειακή στήριξη.



Από αριστερά: Judita Frangež, Jonas Kathage, Katarzyna Radecka-Moroz, Marc-Oliver Heidkamp, Klaus-Heiner Lehne, Emmanuel Rauch, Anna Zalega, Milan Šmíd και Βασιλεία Καλαφάτη.

# ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2025

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) ορίζεται στην [απόφαση αριθ. 6-2019 του ΕΕΣ](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ισχύει, επομένως, ως γενικός κανόνας ότι η περαιτέρω χρήση επιτρέπεται υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Κατά την περαιτέρω χρήση απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, απαιτείται πρόσθετη έγκριση.

Όταν παραχωρείται η έγκριση, αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Πλαίσιο 3, φωτογραφία 2: © [stock.adobe.com/Sergii Figurnyi](https://stock.adobe.com/Sergii_Figurnyi).

Γραφήματα 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, παράρτημα 2 – Τα εικονίδια και οι φωτογραφίες σχεδιάστηκαν με τη χρήση πόρων της [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Με την επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, τα λογότυπα και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση.

Το σύνολο των ιστότοπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ονόματος χώρου «europa.eu» παρέχει συνδέσμους προς ιστότοπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

## Χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

## Παραπομπή στην παρούσα έκθεση μπορεί να γίνεται ως εξής:

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, [ειδική έκθεση 02/2025](#), με τίτλο «Αστική ρύπανση στην ΕΕ – Καθαρότερος ο αέρας στις πόλεις αλλά ο θόρυβος ακόμη στα ύψη», Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2015.

HTML	ISBN 978-92-849-3695-3	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/8381079	QJ-01-24-041-EL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-3696-0	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/6457691	QJ-01-24-041-EL-N

Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση μπορούν να βλάψουν την υγεία μας, ιδίως στις αστικές περιοχές, όπου ζουν οι περισσότεροι πολίτες της Ένωσης. Ελέγξαμε πώς εφαρμόζουν οι πόλεις που επιλέξαμε τους κανόνες της ΕΕ, οι οποίοι έχουν σχεδιαστεί με στόχο την καλύτερη προστασία της υγείας μας. Διαπιστώσαμε ότι, παρόλο που η ποιότητα του αέρα βελτιώνεται, τα πρότυπα για την ποιότητα του αέρα δεν πληρούνται πάντοτε ή η τήρησή τους επιτεύχθηκε πολύ πρόσφατα. Διαπιστώσαμε επίσης ότι ο θόρυβος στις πόλεις μας εξακολουθεί να είναι υπερβολικός. Θεωρούμε ότι η έλλειψη ενωσιακών τιμών-στόχου για τη μείωση του θορύβου αποθαρρύνει τα κράτη μέλη να δώσουν προτεραιότητα σε δράσεις για τη μείωση της ηχορύπανσης. Σημειώνουμε επίσης ότι τα όρια αναφοράς θορύβου καλύπτουν μόνο ένα μέρος του πληθυσμού της ΕΕ που ενδέχεται να εκτίθεται σε επιβλαβή θόρυβο. Συνιστούμε δράσεις για τη μείωση των επιβλαβών επιπέδων θορύβου.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ  
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: [eca.europa.eu/el/contact](https://eca.europa.eu/el/contact)  
Ιστότοπος: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)  
Twitter: @EUAuditors