



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.07.2000
KOM(2000) 468 endelig

2000/0194(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om vurdering og styring af ekstern støj

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. DET FORESLÅEDE DIREKTIVS FORMÅL OG INDHOLD

Formålet med dette forslag er at fastlægge en fælles EU-ramme for vurdering og styring af udsættelse for ekstern støj. Offentlighedens bekymring med hensyn til udsættelse for støjforurening er stadig stor på trods af EU-lovgivning om støjkilder og lovgivning i nogle medlemsstater samt udbedrende foranstaltninger på lokalt plan. Hidtil har lovgivning om ekstern støj være opdelt i to større kategorier, nemlig EU-lovgivning om støjemission fra produkter (biler, lastbiler, fly og industriudstyr) - hovedsagelig markedsføringslove for afprøvning af typeoverensstemmelse, og medlemsstaternes lovgivning om tilladelige støjniveauer i boligmiljøet. Grønbogen om fremtidens støjpolitik¹ og de underbyggende undersøgelser analyserede kendetegnene ved og virkningerne af EU's og medlemsstaternes fremgangsmåder. Den konkluderede, at de samlede virkninger er utilfredsstillende. For at forbedre situationen blev det foreslået at starte med: "et forslag til direktiv med henblik på at forbedre støjdataene og deres sammenlignelighed og overvågning og formidling af oplysninger til offentligheden. Dette forslag kunne indeholde henstillinger til kortlægning af støj og formidling af oplysninger om støj til offentligheden. I anden omgang kunne der overvejes opstilling af målværdier og forpligtelser om at træffe foranstaltninger for at nå målene".

I betragtning af disse konklusioner giver dette direktivforslag de væsentligste elementer til en mere kohærent og effektiv approach.

For det første søger det at harmonisere støjindikatorer og -vurderingsmetoder for ekstern støj. Støj fra forskellige kilder har forskellige dosis/effekt-forhold og kan således defineres som forskellige forurenende elementer. For det andet, ved at anvende disse fælles indikatorer og vurderingsmetoder, sigter det mod at samle oplysninger om støjeksponering i form af 'støjkort'. For det tredje sigter det mod at stille disse oplysninger til rådighed for offentligheden. Disse oplysninger om eksponering vil udgøre grundlaget for handlingsplaner på lokalt plan. Det vil ligeledes udgøre grundlaget for fastsættelse af mål for forbedring på EU-plan og for udarbejdelse af en EU-strategi med foranstaltninger. Ifølge direktivet skal medlemsstaterne anføre de i øjeblikket gældende grænseværdier, eller dem som er under udarbejdelse, udtrykt i harmoniserede indikatorer. Det søger ikke at fastsætte fælles europæiske støjgrænser. Når en medlemsstat imidlertid har offentliggjort nationale grænser for hvert forurenende element og der er offentliggjort støjkort og handlingsplaner, vil både offentligheden og myndighederne være i stand til at sammenligne støjsituationer, fremgangsmåder og fremskridt. Kommissionen mener, at dette vil blive en vigtig mekanisme til at udvirke fremtidige forbedringer.

¹ Grøn bog om fremtidens støjpolitik (KOM(96) 540 endelig udg.)

2. ANVENDELSESOMRÅDE

Lyd kan frembringes af mange forskellige kilder og kan opfattes som støj af mennesker under mange forskellige omstændigheder. Ekstern støj, som defineret i dette forslag, er lyd frembragt gennem menneskets aktiviteter (vejtrafik, jernbaner, flytrafik, industri, fritidsaktiviteter og byggeaktiviteter) og opfattes i hjemmemiljøet (f.eks. i og nær hjemmet, i offentlige parker, skoler).

Dette forslag omfatter principielt al støj, men det er udtrykkelig koncentreret om vejtrafikstøj, jernbanestøj, flystøj omkring lufthavne og industristøj. Det omfatter ikke støj frembragt af dyr, naturen, naboer og den udsatte person selv, og det udelukker opfattelsen af støj på arbejdspladser og i transportmidler.

3. BEGRUNDELSE FOR FORSLAGET

3.1 Sundhedsvirkninger

Ekstern støj har adskillige virkninger for mennesker². Da uanset om en person opfatter sådanne virkninger i største grad afhænger af individets følsomhed over for støj, bør politikken for ekstern støj baseres på videnskabelige resultater, hvor der er taget højde for variationer forårsaget af forskellig følsomhed.

De vigtigste virkninger udtrykt i antallet af berørte personer er den såkaldte gene, der kan fastslås af strukturerede undersøgelser i marken³. Gene er tæt knyttet til specifikke virkninger såsom behovet for at lukke vinduer for at undgå søvnforstyrrelser eller kommunikationsforstyrrelser ved musik/radio/TV-lytning. Der er desuden en række alvorlige sundhedsvirkninger såsom forhøjet blodtryk, mentalt stress, hjerteanfald og høreskade, der berører en mindre del af befolkningen. Der er desuden negative virkninger for børns indlæringskapacitet⁴. Det er indlysende, at folk, der melder om støjbetingede gener, føler deres livskvalitet forringet, og dette er en realitet for mindst 25% af EU's befolkning. Mellem 5 og 15% af EU's befolkning lider under alvorlige søvnforstyrrelser på grund af støj⁵.

3.2 Økonomiske virkninger

Foreliggende økonomiske skøn over de årlige skader i EU, der kan tilskrives ekstern støj ligger på mellem € 13 mia. og 38 mia.⁶. Bidragende faktorer er fald i huspriserne, lægeudgifterne, reducerede muligheder for arealanvendelse og omkostninger ved tabt arbejdstid. På trods af nogle usikkerhedsmomenter forekommer det sikkert, at skaden beløber sig til tocifrede milliardbeløb i EURO om året.

² "Guidelines for Community Noise", WHO, 2000.

³ "Exposure-response relations for transportation noise", H.M.E. Miedema and H. Vos, J. Acoust. Soc. Am. 104 (6), December 1998, p. 3432 - 3444.

⁴ "Noise Exposure and Public Health", W. Passchier-Vermeer and W.F. Vermeer, Environmental Health Perspectives Volume 108, Supplement 1, March 2000.

⁵ "Study related to the preparation of a communication on a future EF Noise Policy, Final Report", J. Lambert and M. Vallet, LEN Report No 9420, December 1994.

⁶ "Grøn bog om fremtidens støjpolitik" og GD for Miljø (Priority Study") baseret på data fra faglitteraturen.

3.3 Følgerne hvis der ikke gøres noget

Manglende indsats ville betyde, at støjbekæmpelsen i Fællesskabet bliver mere usammenhængende og mindre effektiv og støjproblemerne fortsat forøges. På grund af befolkningsstigning og forøgelse af trafikken, herunder den grænseoverskridende trafik, vil udbedrende foranstaltninger i fremtiden desuden blive meget dyrere. Det ville ligeledes betyde, at den mindskede sundhedskvalitet for omkring 100 millioner mennesker i EU ikke vil blive forbedret.

3.4 Forbindelsen til andre miljøprogrammer, -strategier og -politikker

I 1999 vedtog Rådet en strategi for integration af miljøet i transportpolitikken, hvor problemet omkring støj fra vej-, jernbane- og lufttransport fastlægges som et af de vigtigste indsatsområder. Meddelelsen om lufttransport og miljø⁷ indeholder henstillinger til harmonisering af støjindikatorer og vurderingsmetoder for flystøj, og der henvises til det kommende rammedirektiv om eksternt støj. Transport- og miljørapporteringsmekanismen (TERM)⁸ har identificeret indikatoren "befolkningens udsættelse for trafikstøj" i gruppen af "transportens miljøvirkninger" og viser, at der ikke foreligger nogen harmoniserede metoder eller data.

Vigtige elementer i dette direktivforslag ligner indholdet af direktivet om vurdering og styring af luftkvalitet⁹: nemlig dataindsamling i byområder, handlingsplaner, passende information af offentligheden, forbedring af beregnings- og målemetoder, indsamling af data og rapportering ved Kommissionen. Forslaget er således et supplement til luftkvalitetsdirektivet ved at dække et andet vigtigt miljøaspekt specielt for bymiljøet. Derudover dækker forslaget adskillige andre aspekter såsom støjbekæmpelse i det åbne land og beskyttelse af relativt stille områder.

Med hensyn til industristøj er der i direktiv 96/61/EF om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening fastsat generelle forpligtelser om, at alle anlæg omfattet af bilag I skal træffe hensigtsmæssige forebyggende foranstaltninger mod forurening – herunder støj – bl.a. gennem anvendelse af de bedste tilgængelige teknikker. Dette krav skal være gennemført senest i 2007 gennem et system med anlægsspecifikke tilladelser, der fastsætter grænseværdierne for emission og/eller tilsvarende tekniske foranstaltninger. Desuden skal tilladelser indeholde passende krav til emissionsovervågning og en forpligtelse til at give de ansvarlige myndigheder de nødvendige oplysninger, således at de kan efterprøve, om tilladelsen overholdes.

4. EU-INDSATS OG SUBSIDIARITET

Forslaget skal beskytte menneskers sundhed og velvære mod skadelige virkninger af miljøforurening, og som sådan bidrager det til traktatens målsætninger - artikel 175. Det deler ansvaret mellem Fællesskabet og

⁷ KOM(1999) 640/3 endelig.

⁸ Afgørelse nr. 2179/98/EF af 24. september 1998.

⁹ Direktiv 96/62/EF, EFT L 296 af 21.11.96, s. 55 om vurdering og styring af luftkvalitet.

medlemsstaterne. Nogle aspekter dækkes bedst på EU-plan, andre bedst på nationalt og lokalt plan.

EU-dimensionen af bekæmpelsen af ekstern støj indebærer indførelse af fælles indikatorer, beregningsmetoder og målemetoder for støjpåvirkning, overvågning af støjforurening i EU og udarbejdelse af en EU-strategi for at forbedre situationen, informationsudveksling og lovgivning om støjemission.

Dette forslag giver på den anden side kun mindstekrav, retningslinjer eller generelle målsætninger for fastsættelse af grænser, støjkort, handlingsplaner, oplysninger til offentligheden og anvendelse af supplerende indikatorer, og medlemsstaterne skal anvende eller udvikle deres egne metoder og fremgangsmåder. For nogle af disse aspekter kunne Kommissionen støtte medlemsstaterne ved at offentliggøre retningslinjerne eller ved at udarbejde europæiske standarder.

Nugældende EU-lovgivning om ekstern støj er begrænset til støjemission ved kilden og omfatter vejkøretøjer, fly, traktorer og forskellige typer udstyr¹⁰. Der er i øjeblikket adskillige forslag til yderligere lovgivning under drøftelse i Rådet og Europa-Parlamentet. I det omfang der kræves produktstandarder for at begrænse ekstern støj, er fælles måle- og vurderingsmetoder for effektivt at udforme sådanne foranstaltninger.

5. RESULTATER AF HØRINGEN AF PARTNERNE

I 1999 er der blevet drøftet adskillige arbejdsudkast i Kommissionens styringsudvalg for ekstern støjspolitik, hvor alle medlemsstater, NGO-paraplygrupper, industrien (vej-, jernbane- og lufttransport, maskineri), lokale myndigheders netværker og Kommissionens tjenestegrene er repræsenterede. Styringsudvalget støttede principperne i forslaget. Det bad om at medtage beskyttelse af støjsvage områder og af landlige områder (vægten i de første udkast lå på støjende byområder). Meningerne var noget delte om handlingsplanerne og om spørgsmålet om EU's mål og strategier. Der blev lagt særlig vægt på relativt stille områder og indførelse af støjkortlægning og handlingsplaner for større veje, jernbaner og lufthavne.

6. OMKOSTNINGERNE VED GENNEMFØRELSEN

På dette stadium er det ikke muligt at foretage nøjagtige skøn over omkostningerne og fordelene, der udløber af gennemførelsen af dette direktiv: det afhænger fuldstændigt af de mål, medlemsstaterne sætter, og de handlingsplaner og strategier, der vil blive opstillet på lokalt og nationalt plan.

¹⁰ Tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer (70/157/EØF, 73/350/EØF, 77/212/EØF, 81/334/EØF, 84/372/EØF, 84/424/EØF, 89/491/EØF, 92/97/EØF, 96/20/EF, 1999/101/EF); hastighedsbegrænsende anordninger eller lignende indbyggede hastighedsbegrænsende systemer for visse motorkøretøjsklasser (70/157/EØF, 96/20/EF); landbrugs- og skovbrugshjultraktorer (74/151/EØF, 82/890/EØF, 88/410/EØF, 97/54/EF, 98/38/EF); supersoniske luftfartøjer (80/51/EF, 89/629/EØF, 92/14/EØF); entreprenørmateriel (79/113/EØF); motorkompressorer (84/533/EØF); tårnkraner (84/534/EØF); elektriske svejseaggregater (84/535/EØF); generatoraggregater (84/536/EØF); håndbetjente betonbrækkere og pikhamre (84/537/EØF); plæneklippere (84/538/EØF); hydrauliske gravemaskiner, gravemaskiner med tove, dozere og læssere samt gravelæssemaskiner (86/662/EØF).

En del af omkostningerne er blevet specifikt undersøgt, og det drejer sig om prisen på støjkortlægning og handlingsplaner i byområder¹¹. Man fandt, at prisen på støjkortlægning varierer mellem EUR 0,15 til EUR 2 pr. indbygger afhængig af forskellige omstændigheder. De samlede omkostninger ved den første støjkortlægning i byområder blev anslået til EUR 50 til 75 mio., dvs. 10 til 15 mio. på årsbasis. Der kunne ikke fremlægges nogen data om udarbejdelse af handlingsplaner, men det er rimeligt at antage, at omkostningerne vil være af nogenlunde samme størrelsesorden. Anvendelse af fælles indikatorer og fælles måle- og vurderingsmetoder muliggør nogle omkostningsbesparelser ved måling og ved anvendelse af information. Adskillige medlemsstater og større byer laver allerede støjkort og handlingsplaner, og omkostningerne ved igen at udarbejde sådanne støjkort og handlingsplaner vil blive lavere end de oprindelige omkostninger, så de yderligere omkostninger udvirket ved det foreslåede direktiv kunne blive på EUR 10 til 20 mio.

Sammenlignet med byområder er udarbejdelse af støjkort og handlingsplaner for større veje og jernbaner noget enklere og vil omfatte et mindre antal boliger og beboere. Desuden er støjkortlægning, zoneopdeling og handlingsplaner i omkring halvdelen af medlemsstaterne allerede almen praksis. Følgelig anslås stigningen i omkostninger til at ligge på nogenlunde det samme som for byområder.

Omkostningerne ved kortlægning og udarbejdelse af handlingsplaner for lufthavne vil afhænge af deres størrelse og måtte beløbe sig til mellem EUR 50,000 og EUR 2 mio. For et samlet antal lufthavne på 150 anslås beløbet til EUR 15 mio. om året. Tages i betragtning, at mange lufthavne allerede underkastes en eller anden form for støjkortlægning eller handlingsplan, vil den samlede stigning i omkostninger ikke blive på mere end EUR 10 mio. om året.

Det skønnes overordnet, at den årlige stigning i omkostninger for kortlægning og handlingsplanlægning som indføres med dette direktivforslag ligger på mellem EUR 30 og 40 mio., dvs. kun en lille brøkdel af de årlige skader, der forårsages af ekstern støj.

På længere sigt skulle det foreslåede direktiv føre til en situation, hvor der anvendes mere omkostningseffektive metoder, hvor forureneren betaler, og hvor der gives færre offentlige penge ud.

7. VIDENSKABELIGT OG TEKNISK GRUNDLAG

7.1 Arbejdsgrupper

Et styringsudvalg og en række arbejdsgrupper med repræsentanter fra medlemsstaterne, lokale myndigheder, NGO'er, industrien, WHO og standardiseringsorganer har støttet Kommissionen med udarbejdelsen af direktivet, og det forventes, at de fortsat vil yde denne støtte.

¹¹ "Cost study on noise mapping and action planning", COWI report P-44581-W, 1999.

7.2 Indikatorer og virkninger

Der er defineret to støjindikatorer, L_{den} og L_{night} , i forslaget. Disse er baseret på henstillinger fra arbejdsgruppen for "Indikatorer"¹², der blev godkendt af styringsudvalget.

Den primære støjindikator er 'day-evening-night level' L_{den} angivet i decibel, der er en indikator for "gene". Indikatoren L_{den} anvendes allerede for flystøj i nogle medlemsstater. Mængden er tæt knyttet til 'day-night level' L_{dn} , der anvendes meget i USA og også i nogle medlemsstater til at beskrive flystøj.

For at videreudvikle fremgangsmåden for beskyttelse i den vigtigste søvnperiode, dvs. om natten, foreslår Kommissionen den "hele natteperiodens støjindikator L_{night} ", ifølge henstilling fra styringsudvalget. En reduktion af værdien af denne indikator, vil reducere søvnforstyrrelser og have nogle andre specifikke virkninger.

Kombineret med de tilknyttede dosis/effekt-forhold, L_{den} og L_{night} er indikatorer i stand til at forudsige reaktionen hos en befolkning, der på lang sigt er udsat for støj i form af gene og "personligt rapporteret søvnforstyrrelser". Disse indikatorer er egnede til planlægningsformål og til en integreret approach i boligkvarterer, byer og større områder. I den forbindelse kan de også anvendes på individuelle boliger. De er ikke egnede til kortvarige situationer, der ofte optræder i forbindelse med klager.

Gene (og "personligt rapporterede søvnforstyrrelser") kan fastslås gennem særlige markedsundersøgelser. Der er allerede blevet foretaget et betragteligt antal sådanne undersøgelser, og ISO-arbejdsgruppen¹³ er ved at udarbejde en international standard for markedsundersøgelser af støjgener, der yderligere vil forbedre kvaliteten af fremtidige data.

7.3 Beregnings- og målemetoder

Værdien af støjindikatorer kan bestemmes enten ved måling eller ved beregning. Normalt kan langtidindikatorerne som L_{den} og L_{night} lettere og billigere beregnes end måles. Til prognoseformål er beregningsmetoder ofte den eneste mulighed.

Ingen af de i øjeblikket anvendte beregningsmetoder i medlemsstaterne opfylder kravene til moderne harmoniserede metoder¹⁴.

¹² Positionspapir om EU-støjindikatorer, 27. august 1999.

¹³ ISO/TC43/SC1/WG49.

¹⁴ I henhold til 1999-statusrapporten fra arbejdsgruppen "Computation and Measurement", er et af disse krav, at en ændring i kildernes karakter (anden biltype, anden flytype) ikke har nogen indflydelse på kvaliteten af transmissionsmodellen. Et andet krav er større nøjagtighed ved forudsigelse i forbindelse med afskærmning (som indført med støjbarrierer), ved meteorologiske påvirkninger, i kuperet terræn og forskellige andre situationer. En sådan udvikling vil kræve betydelig tid (mindst 4 år). For disse anbefalede eksisterende metoder følger Kommissionen rådet fra arbejdsgruppe 3, som anført i dens udtalelse om "foreløbige beregningsmetoder" (der vil blive offentliggjort i juli/august 2000). Kommissionen bør stille disse metoder til rådighed i en passende form.

For interimperioden foreslår Kommissionen en fremgangsmåde, hvor medlemsstaterne enten anvender de eksisterende nationale beregningsmetoder (tilpasset definitionerne på EU-støjindikatorer) eller anvender en anbefalet eksisterende metode (ligeledes tilpasset definitionerne på EU-støjindikatorer). I princippet bestemmes måling af L_{den} og L_{night} ved deres definitioner. Vejledning for faktiske målinger er anført i de to ISO-standarder¹⁵.

8. FORSLAGETS BESTEMMELSER

Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 175 på grund af målene bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten samt beskyttelse af menneskers sundhed.

I bilag I gives en detaljeret forklaring på de enkelte bestemmelser i forslaget. Der er i bilag II en oversigt over de frister, der er anført i forslaget.

¹⁵ ISO 1996-2:1987 and ISO 1996-1: 198/2.

BILAG I

Forslagets bestemmelser

1. Formål (Artikel 1)

Formålet med forslaget er en fælles approach for styring af ekstern støj. Denne fælles approach består af tre vigtige elementer: vurdering med fælles metoder, oplysning og hensigtsmæssige foranstaltninger.

2. Anvendelsesområde (Artikel 2)

Sigtet med direktivet er at beskytte EU's befolkning i hjemmemiljøet mod uønsket støj, såsom den der forårsages af trafik og andre mekaniske kilder.

Det bør bemærkes, at direktivet i byområder vil gælde for de fleste områder, undtagen dem der udelukkende er reserveret til industrianvendelser. Det forventes derfor, at fordelene ved alle foranstaltninger til at reducere ekstern støj i nogle tilfælde også vil omfatte arbejdspladser såsom kontorer.

3. Definitioner (Artikel 3)

Definitionen på 'byområde' ligner den, der er givet i direktivet om luftkvaliteten (96/62/EF), undtagen hvad angår antallet af indbyggere; det er i dette forslag sat til 100 000.

Definitionerne på større veje, jernbaner og lufthavne er udformet således, at en væsentlig del af støjforureningen fra internationale, nationale og regionale transportsystemer er omfattet. Definitionen på større veje dækker alle befærdede regionale, nationale og internationale veje.

4. Gennemførelse og ansvarsfordeling (Artikel 4)

Medlemsstaterne skal udpege organer til at gennemføre forslagens enkeltdele og til at oplyse offentligheden og Kommissionen. Medlemsstaterne skal også sørge for, at vurderingsresultaterne er nøjagtige.

5. Støjindikatorer og deres anvendelse (Artikel 5, i forbindelse med bilag I)

L_{den} og L_{night} er de to støjindikatorer, der skal anvendes i EU's støjpolitik, i ny lovgivning om støjkortlægning, støjrelateret planlægning eller støjzoneopdeling og ved revision af eksisterende lovgivning om støjkortlægning, støjrelateret planlægning eller støjzoneopdeling. Der kræves i forslaget vurdering af begge støjindikatorer for alle ovennævnte tilfælde.

Der er ikke fastsat nogen frist for indførelsen af støjindikatorerne i den gældende lovgivning. Medlemsstaterne kan således selv fastsætte en passende dato.

Inden 18 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for direktivet skal medlemsstaterne meddele Kommissionen de forventede grænseværdier for de to støjindikatorer. Kommissionens tjenestegrene vil offentliggøre en oversigt.

6. Vurderingsmetoder (Artikel 6, i tilknytning til artikel 12, bilag II og bilag VI)

Beregningsmetoder til at bestemme værdien af støjindikatorerne er et meget vigtigt element i vurderingsmetoderne. Der er i forslaget fastsat to stadier:

1. En interimperiode, hvor der enten anvendes de (tilpassede) eksisterende nationale metoder eller anbefalede metoder.
2. En efterfølgende periode, hvor der anvendes fælles moderne metoder, og hvor bilag II revideres.

I første periode kan virkningerne vurderes ved midlertidige dosis/effekt-forhold, som offentliggjort i det foreløbige positionspapir fra arbejdsgruppen Dosis/Effekt eller defineret af medlemsstaten. I anden periode skal de dosis/effekt-forhold i bilag II anvendes, og sammenligneligheden og nøjagtigheden af vurderingen af sundhedsvirkninger vil blive forbedret.

7. Støjkort (Artikel 7)

Forslaget kræver støjkort for større byområder (over 250 000 indbyggere) større veje, større baner og større lufthavne, inden 3 år efter direktivets ikrafttrædelsesdato. Det er hensigten, at foranstaltningerne skal gentages 5 år senere, når mindre byområder med over 100 000 indbyggere inddrages i øvelsen. Omkring 20% af EU's befolkning bor i store byområder. Det er blevet anslået, at støjkortlagte områder i nærheden af vene, jernbaner og lufthavne vil omfatte yderligere 10-20%. I den anden fase vil de mindre byområder og mere støjsvage områder nær veje, baner og lufthavne forøge antallet af indbyggere, der omfattes af EU's støjkortlægning, til ca. 50%.

8. Handlingsplaner (Artikel 8)

Der skal udarbejdes handlingsplaner inden et år efter fristen for støjkort. Mindstekravene for disse handlingsplaner er anført i bilag V.

Om overtrædelser af de nationale grænseværdier vil udvirke indgreb, afhænger af den nationale lovgivning, prioriteterne og de finansielle muligheder hos de ansvarlige myndigheder og af offentlighedens indflydelse. Det sidstnævnte aspekt understøttes af artikel 9.

9. Oplysninger til offentligheden (Artikel 9)

Oplysninger til offentligheden er et centralt element i forslaget, og de ansvarlige myndigheder forpligtes til at informere offentligheden på forskellige stadier. Støjkortene og handlingsplanerne skal offentliggøres inden for 2 mdr. efter deres godkendelse. Der lægges vægt på offentliggørelse på Internettet eller en lignende on-linefacilitet.

10. Dataindsamling på medlemsstats- og EU-plan (Artikel 10)

Kommissionen foreslår, at det første trin i indsamling af støjkort og handlingsplaner sker på medlemsstatsplan og tilsendes Kommissionen, der opretter en databank og offentliggøre sammenfattede rapporter.

11. Gennemgang og rapportering (artikel 11)

Artikel 11 forbinder den periodiske rapportering og den videre overvågning og udvikling af strategier og foranstaltninger til forbedring af situationen. Målene kunne sættes i form af reduktion af antallet af personer, der påvirkes af ekstern støj fra specifikke kilder. Disse mål skal være realistiske i den forstand, at de omkostningseffektive og politiske aspekter skal tages i betragtning. Når der skal vurderes fordele ved Fællesskabets støjmålsætninger og gennemførelsesstrategier, vil fordelene på områder uden for dette direktivs anvendelsesområde, såsom kontorer, blive taget i betragtning.

12. Tilpasning (Artikel 12)

Kommissionen kan tilpasse bilagene til den tekniske og videnskabelige udvikling i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF.

13. Udvalg (Artikel 13)

Forslaget indeholder bestemmelser om et udvalg, der skal bistå Kommissionen med udarbejdelse af vejledning i direktivets anvendelse.

Arbejdsgruppens positionspapir kunne danne grundlag for Kommissionens forslag til retningslinjer og for forbedring af bilagene.

14. Evaluering (Artikel 14)

Det foreslås at foretage første evaluering af direktivet 7 år efter ikrafttrædelsesdatoen.

15. Gennemførelse (Artikel 15)

Forslaget giver en 18 måneders gennemførelsesperiode på grund af den påregnede forbindelse til gældende lovgivning i nogle medlemsstater.

16. Ikrafttrædelse (Artikel 16)

Dette er en standardartikel.

17. Adressater (Artikel 17)

Standardtekst.

18. Bilag I (Støjindikatorer)

I dette bilag gives der detaljerede oplysninger om de to primære støjindikatorer (L_{den} and L_{night}), og deres anvendelsesområde defineres. Der er særlige tilfælde, hvor der måtte foretrækkes yderligere indikatorer, som medlemsstaterne frit kan benytte¹⁶.

¹⁶ Medlemsstaterne og andre berørte parter har klart angivet, at der er behov for yderligere standardisering på dette område. Det kunne f.eks. være i form af europæiske standarder, der anvendes på frivillig basis. Kommissionen har bedt en arbejdsgruppe om at udarbejde et positionspapir herom.

19. Bilag II (Kontrolmetoder)

Dette bilag dækker kontrolmetodernes tre dele. De to første behandler metoderne til måling og beregning af værdien af støjindikatorer på et specifikt punkt. Den tredje dækker dosis/effekt-forhold. Forslaget giver foreløbige beregnings- og målemetoder og endnu ikke nogen dosis/effekt-forhold. Valget med de foreløbige beregnings- og målemetoder er baseret på et positionspapir fra en arbejdsgruppe¹⁷.

Måling af L_{den} og L_{night} er generelt mere vanskelig, mere tidsrøvende og dyrere end beregning. Derfor spiller beregning i praksis en større rolle.

20. Bilag III (Kortlægningssoftware)

Bilag III indeholder de foreløbige mindstekrav til kortlægningssoftware. I fremtiden vil dette bilag blive revideret og indeholde flere detaljer om kravene og om kvalitetskontrollen af kortlægningssoftware.

21. Bilag IV (Krav til støjkort)

Mindstekravene til støjkort er anført i dette bilag. Kommissionen har ikke til hensigt indgående at harmonisere præsentationen af de nationale og lokale støjkort.

22. Bilag V (Handlingsplaner)

Bilag V indeholder mindstekravene til handlingsplanerne. Det er hensigten, at Kommissionen vil hjælpe de lokale, regionale og nationale myndigheder med retningslinjer.

23. Bilag VI (Data, der skal sendes Kommissionen)

I bilag VI beskrives de sammenfattede oplysninger fra støjkort, der kræves for at få et overblik over støjsituationen og dens virkninger for sundheden, eftersom det ikke er nyttigt, at Kommissionen modtager alle detaljerede resultater af støjkortlægningen og handlingsplanerne. Under interimperioden er beregnings- og målemetoderne ikke tilstrækkelig nøjagtige til at give pålidelige data for lave niveauer af støjindikator og rækken af støjniveauer er derfor begrænset. Når først de moderne fælles metoder foreligger, kan rækken udvides.

De nødvendige data omfatter oplysninger om antallet af boliger med speciel isolering og om boliger med en relativ stille facade. Ved at anvende specielle dosis/effekt-forhold, der vil blive defineret for de tilfælde, kan der så foretages en ordentlig vurdering af sundhedsvirkninger. Hvis dette element udelades, vil der ske større fejl i vurderingen af virkninger.

¹⁷ Positionsrapport om de foreløbige beregnings- og målemetoder, der bliver offentliggjort i juli/august 2000.

BILAG II

Planlægning og frister

I betragtning af forslaget mange datoer for, hvornår de forskellige faser skal være afsluttet, er der nedenfor anført et resume i tabelform.

Gennemførelse

| Dato | Emne | Artikel eller bilag |
|------------|---|---------------------|
| 01.07.2003 | – Liste over ansvarlige myndigheder og organer være tilsendt Kommissionen og offentliggjort | Artikel 4 |
| | – Information om grænseværdierne være tilsendt Kommissionen | Artikel 5, stk. 3 |
| | – Liste over større byområder, større veje, større baner og større lufthavne være tilsendt Kommissionen | Artikel 7, stk. 1 |
| | – Direktivet gennemført | Artikel 13, stk. 1 |
| 01.01.2009 | – Liste over mindre byområder være tilsendt Kommissionen | Artikel 7, stk. 2 |

Støjkort

| Dato | Emne | Artikel eller bilag |
|------------|---|---------------------|
| 01.01.2005 | – Godkendte kort for alle større byområder, hovedveje, hovedbaner og større lufthavne | Artikel 7, stk. 1 |
| 01.03.2005 | – Lokal offentliggørelse af kortlægningsresultater | Artikel 9, stk. 1 |
| 01.04.2005 | – Resume over støjkort tilsendt Kommissionen | Artikel 10, stk. 2 |
| 01.01.2010 | – Første støjkort for byområder med 100,000 - 250,000 indbyggere | Artikel 7, stk. 2 |
| | – Andet støjkort for større byområder og større veje, baner og lufthavne | Artikel 7, stk. 5 |
| 01.03.2010 | – Lokal offentliggørelse af kortlægningsresultater | Artikel 9, stk. 1 |
| 01.04.2010 | – Resume over støjkort tilsendt Kommissionen | Artikel 10, stk. 2 |

Handlingsplaner

| Dato | Emne | Artikel eller bilag |
|------------|---|--|
| 01.01.2006 | – Godkendte handlingsplaner for større byområder, større veje, større jernbaner og større lufthavne | Artikel 8, stk. 1 |
| 01.03.2006 | – Lokal offentliggørelse af handlingsplaner | Artikel 9, stk. 2 |
| 01.04.2006 | – Resume over handlingsplaner tilsendt Kommissionen | Artikel 10, stk. 3 |
| 01.01.2011 | – Første handlingsplaner for byområder med 100 000 – 250 000 indbyggere – Anden fase handlingsplaner for større byområder og større veje, baner og lufthavne | Artikel 8, stk. 2 Artikel 8, stk. 4 |
| 01.03.2011 | – Lokal offentliggørelse af handlingsplaner | Artikel 9, stk. 2 |
| 01.04.2011 | – Resume af handlingsplaner være tilsendt Kommissionen | Artikel 10, stk. 3 |

Kommissionen

| Dato | Emne | Artikel eller bilag |
|------------|---|---------------------|
| 01.07.2003 | – Retningslinjer for foreløbige beregnings- og målemetoder | Bilag II |
| | – | |
| 01.04.2007 | – Første EU-sammenfattende rapport om støjkort og handlingsplaner | Artikel 10, stk. 3 |
| 01.01.2008 | – Rapport forelægges Rådet og Europa-Parlamentet | Artikel 11 |
| 01.01.2009 | – Første evalueringsrapport om direktivets gennemførelse | Artikel 14 |

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om vurdering og styring af ekstern støj

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af Fællesskabets politik skal der nås et højt beskyttelsesniveau med hensyn til sundhed og miljø, og en af målsætningerne er beskyttelse mod støj. I grønbogen om fremtidens støjpolitik⁵ behandlede Kommissionen støj i miljøet som et af de vigtigste lokale miljøproblemer i Europa.
- (2) Europa-Parlamentet støttede i sin beslutning af 10. juni 1997⁶ Kommissionens grønbog, opfordrede til, at der blev truffet særlige foranstaltninger og tiltag i et rammedirektiv om nedbringelse af ekstern støj, og bemærkede manglen på pålidelige og sammenlignelige data om situationen, hvad angår de forskellige støjkluder.
- (3) Det specifikke forslag til fælles indikatorer og vurderingsmetoder for støjberegning og -måling i nærheden af lufthavne, der blev fremsat i meddelelsen af 1. december 1999⁷ om lufttransport og miljø, bør fuldt ud tages i betragtning i bestemmelserne i dette direktiv.

¹ EFT C

² EFT C

³ EFT C

⁴ EFT C

⁵ KOM(96) 540 endelig udg. 4.11.1996.

⁶ EFT C 200 af 30.6.1997, s. 28.

⁷ KOM(1999) 640 endelig.

- (4) Støjemission fra produkter er allerede omfattet af Rådets direktiv 86/188/EØF af 12. maj 1986 om beskyttelse af arbejdstagere mod risici ved at være udsat for støj under arbejdet⁸, ændret ved direktiv 98/24/EØF⁹, og støjisolering mellem boliger, af Rådets direktiv 89/106/EØF af 21. december 1988 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og bestemmelser om byggevarer¹⁰, senest ændret ved 93/68/EØF¹¹; støj inde i transportmidler og støj fra huslige gøremål er ikke omfattet af nærværende direktiv.
- (5) I overensstemmelse med principperne om subsidiaritet og forholdsmæssighed, fastsat ved traktatens artikel 5 kan målene at opnå et højt miljøbeskyttelsesniveau ikke tilstrækkeligt nås af medlemsstaterne alene, fordi niveauerne af ekstern støj ikke indsamles, sammenstilles eller rapporteres efter sammenlignelige kriterier og kan derfor, gennem harmonisering af indikatorer og evalueringsmetoder og sidestilling af støjkortlægningskriterier, bedre opnås på fællesskabsplan. Dette direktiv er begrænset til mindstekrav for at nå de pågældende mål og går ikke videre, end det er nødvendigt med henblik herpå.
- (6) I øjeblikket har medlemsstaterne ikke nogen fælles definitioner på nationale grænseværdier for vejstøj, jernbanestøj, flystøj omkring lufthavne og industristøj. Sådanne grænseværdier bør defineres i form af harmoniserede indikatorer for bestemmelse af støjniveauer.
- (7) Indikatoren skal bestemmes efter ensartede metoder.
- (8) Støjkortlægning kan opfange data til at illustrere de støjniveauer, der opfattes i det pågældende område. Der kræves handlingsplaner, der tager principperne om forebyggelse, forureneren betaler, nærhed og forholdsmæssighed i betragtning. Med Fællesskabets forpligtelse med hensyn til informationsfundamentet in mente skal der vælges det mest hensigtsmæssige informationsmedie.
- (9) Det er nødvendigt at indsamle data og konsolidere egnede fællesskabsdækkende rapporter som grundlag for Fællesskabets fremtidige politik og som yderligere oplysning til borgere.
- (10) Der kan nu fastlægges mål på mellemlang og lang sigt for reduktion af antallet af de fællesskabsborgere, der påvirkes af støj fra specifikke kilder, og yderligere forskning kunne endog give mere overbevisende resultater. Der bør fastsættes en tidsfrist. Sådanne resultater skal falde inden for rimelige udgiftsrammer i overensstemmelse med andre miljømæssige og livskvalitetsmæssige forventninger.
- (11) De tekniske bestemmelser vedrørende vurderingsmetoderne skal suppleres og tilpasses efter behov til den tekniske og videnskabelige udvikling og til udviklingen i den europæiske standardisering.

⁸ EFT L 137, 24.5.1986, s. 28.

⁹ EFT L 131 af 5.5.1998, s. 11.

¹⁰ EFT L 40 af 11.2.1989, s. 12.

¹¹ EFT L 220 af 30.8.1993, s. 1.

- (12) Da de for gennemførelsen af nærværende direktiv nødvendige foranstaltninger er generelle foranstaltninger efter artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹², bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i nævnte afgørelse.
- (13) Kommissionen bør foretage en evaluering af direktivets gennemførelse -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

1. Dette direktiv har som formål at definere en fælles fremgangsmåde for at undgå, forhindre eller begrænse skadelige virkninger på menneskers sundhed forårsaget af eksponering for ekstern støj ved at:
 - a) vurdere ekstern støj i medlemsstaterne på grundlag af fælles metoder
 - b) sørge for, at oplysninger om ekstern støj og dens virkninger stilles til rådighed for offentligheden.
2. Der skal træffes foranstaltninger til at reducere støj, hvor det er nødvendigt, og til at opretholde støjniveauet, hvor det er god.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for ekstern støj, som opfattes af mennesker i og i nærheden af deres bolig, i offentlige parker eller relativt stille områder i byområder, i relativt stille områder i det åbne land, i og nær skoler som elev, i og nær et hospital som patient og i andre støjfølsomme bygninger og områder.
2. Dette direktiv gælder ikke for støj, der forårsages af den udsatte person selv, støj fra hjemlige gøremål, fra naboer, støj på arbejdspladsen og støj i transportmidler.

¹² EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- (a) "ekstern støj": uønsket eller skadelig lyd fremkommet ved menneskers aktiviteter udendørs, herunder støj fra transportmidler og industrianlæg eller industribygninger
- (b) "menneskers sundhed": en tilstand af fuldstændig fysisk, mentalt og socialt velvære i overensstemmelse med Verdenssundhedsorganisationens statutter (WHO)
- (c) "skadelige virkninger": negative virkninger for menneskets sundhed; f.eks. støjgener, søvnforstyrrelser, gene ved kommunikation, negative virkninger for indlæring, hørelsestab, stress og forhøjet blodtryk
- (d) "gene": graden af samfundets støjgener som fastlagt ved hjælp af undersøgelser i marken
- (e) "støjindikator": en fysisk mængde til beskrivelse af ekstern støj, der har vist forbindelse til skadelig virkning
- (f) "vurdering": enhver metode til at måle, beregne, forudsige eller anslå værdien af en støjindikator eller hertil tilknyttede skadelige virkninger
- (g) "day-evening-night level L_{den} (eller LDEN)": støjindikator for gene, som yderligere defineret i bilag I
- (h) "støjindikator for natperioden, L_{night} (eller LNIGHT)": støjindikatoren for selvrapporterede søvnforstyrrelser, som yderligere defineret i bilag I
- (i) "dosis/effekt-forhold": forholdet mellem værdien af en støjindikator og en skadelig virkning
- (j) "byområde": afgrænset del af medlemsstatens område, med et indbyggertal på over 100 000 personer og en sådan befolkningstæthed, at medlemsstaten betragter det som et byområde
- (k) "relativt stille område i et byområde": et område afgrænset af den ansvarlige lokale myndighed, der ikke fra nogen støjkilde udsættes for en L_{den} -værdi, der ligger over en bestemt værdi, som medlemsstaten fastlægger
- (l) "relativt stille område i det åbne land": et område afgrænset af den nationale eller regionale ansvarlige myndighed, der ikke forstyrres af støj fra trafik, industri eller fritidsaktiviteter, og hvor den naturlige stilhed kan opleves
- (m) "støjzone": medlemsstatens indførte juridiske definition på et område langs med eller omkring støjklender, hvor støjforskrifter finder anvendelse for at begrænse støjen; 'støjzoneopdeling': alle foranstaltninger i forbindelse med gennemførelse af en støjzone og anvendelse af hertil knyttede regler

- (n) "større vej": en regional, national eller international vej, udpeget af medlemsstaten, hvor der passerer over 3 millioner køretøjer om året
- (o) "større jernbane": en jernbane, udpeget af medlemsstaten, hvor der passerer over 30 000 tog om året
- (p) "større lufthavn": en civil lufthavn, udpeget af medlemsstaten, hvor der finder over 50 000 starter og landinger sted om året
- (q) "støjkort": præsentation af data om en eksisterende eller forudsagt støjsituation i form af støjindikator, overskridelse af en grænseværdi, antal berørte personer i et bestemt område, antal boliger udsat for bestemte værdier af støjindikator i et bestemt område, eller om cost/benefit-forhold eller andre økonomiske data om støjbekæmpelsesmetoder eller -scenarier
- (r) "strategisk støjkort": et støjkort bestemt til global vurdering af situationen i et bestemt område eller til generelle prognoser for det pågældende område
- (s) "grænseværdi": en L_{den} -værdi eller en L_{night} -værdi som fastsat af medlemsstaten, hvis overskridelse forårsager de ansvarlige myndigheder til at overveje eller indføre støjbekæmpelsesforanstaltninger; grænseværdierne kan være forskellige for forskellige typer støj (vej, bane, flystøj, industristøj osv.), forskellige omgivelser, forskellige grupper af befolkningen, og de kan også være forskellige for eksisterende situationer og for nye situationer (hvor der er en ændring i situationen med hensyn til støjkilde eller anvendelsen af omgivelserne)
- (t) "handlingsplan for et byområde": aktiviteter med henblik på at reducere støj i det bymæssige område på steder, hvor grænseværdien for L_{den} eller L_{night} overskrides og på at beskytte relativt stille områder i det bymæssige område mod en forøgelse af støjen
- (u) "handlingsplan for en større vej, jernbane eller lufthavn": aktiviteter med henblik på at reducere støj på steder nær en større vej, jernbane eller lufthavn, hvor grænseværdien for L_{den} eller L_{night} overskrides
- (v) "akustisk planlægning": bekæmpelse af fremtidig støj ved planlagte foranstaltninger; den omfatter arealanvendelsesplanlægning, trafiksystemudvikling, trafikplanlægning, bekæmpelse gennem afskærmning og isolering samt støjbekæmpelse ved kilden
- (w) "særlig støjisolering": særlig støjisolering af bygninger mod en eller flere typer ekstern støj, kombineret med sådanne ventilations- og luftkonditioneringsfaciliteter, at der er en konstant høj miljøstøjisolering
- (x) "en relativ stille facade": en boligfacade, hvor LDEN-værdien (4 m over jorden og 2 m foran facaden) for støj fra en bestemt kilde er mere end 20 dB lavere end ved facaden med den højeste LDEN-værdi.

Artikel 4

Gennemførelse og ansvarsområder

1. Med henblik på gennemførelse af dette direktiv skal medlemsstaterne på egnede niveauer udpege de ansvarlige myndigheder eller organer, der skal:
 - a) udarbejde og godkende støjkort og handlingsplaner for byområder, større veje, jernbaner og lufthavne
 - b) indsamle støjkort og handlingsplaner.
2. Medlemsstaterne sikrer vurderingsmetodernes nøjagtighed, idet de samordner med de fællesskabsdækkende kvalitetsstyringsprogrammer.
3. Medlemsstaterne stiller de oplysninger, der omhandles i stk. 1, til rådighed for Kommissionen og for offentligheden senest den 30. juni 2003.

Artikel 5

Støjindikatorer og deres anvendelse

1. De støjindikatorer, der skal anvendes til strategisk støjkortlægning, akustisk planlægning og støjzoneopdeling, er L_{den} og L_{night} . Medlemsstaterne anvender disse indikatorer:
 - a) til støjkort i henhold til artikel 7
 - b) i ny lovgivning om strategisk støjkortlægning, akustisk planlægning eller støjzoneopdeling
 - c) til revision af gældende lovgivning om strategisk støjkortlægning, akustisk planlægning eller støjzoneopdeling.
2. Medlemsstaterne kan anvende supplerende støjindikatorer til særlige tilfælde som anført i bilag I(3).
3. Senest 30. juni 2003 meddeler medlemsstaterne Kommissionen grænseværdierne udtrykt som L_{den} og L_{night} for vejstøj, jernbanestøj, flystøj omkring lufthavne og industristøj, der er i kraft eller under udarbejdelse. Disse oplysninger ledsages af en udtalelse om følgerne af en overskridelse af grænseværdierne.

Artikel 6

Kontrolmetoder

1. L_{den} - og L_{night} -værdierne kontrolleres med de beregnings- og målemetoder, der er defineret i bilag II.
2. Sundhedsvirkninger vurderes med de dosis/effekt-forhold, der er defineret i bilag II.

Artikel 7

Støjkort

1. Medlemsstaterne sikrer, at de ansvarlige myndigheder senest 31. december 2004 har udarbejdet og godkendt støjkort over situationen i det foregående kalenderår for alle byområder med over 250 000 indbyggere og for alle større veje, større jernbaner og større lufthavne på deres område.

Senest 30. juni 2003 informerer medlemsstaterne Kommissionen om de større veje, større jernbaner og større lufthavne og byområder med over 250 000 indbyggere på deres område, der er omfattet af definitionerne i artikel 3.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de ansvarlige myndigheder senest 31. december 2009 har udarbejdet og godkendt støjkort over situationen i det foregående kalenderår for alle byområder med over 100 000 indbyggere på deres område.

Senest 31. december 2008 informerer medlemsstaterne Kommissionen om alle byområder, der er omfattet af definitionerne i artikel 3.

3. Støjkortene skal opfylde mindstekravene i bilag IV.
4. Nabomedlemsstater samarbejder om støjkortlægningen i grænseområder.
5. Støjkortene udarbejdes igen hvert 5. år efter den første udarbejdelse.

Artikel 8

Handlingsplaner

1. Medlemsstaterne sikrer, at de ansvarlige myndigheder senest 31. december 2005 har udarbejdet og godkendt handlingsplaner for større veje, større jernbaner og større lufthavne og byområder med over 250 000 indbyggere på deres område.
2. Medlemsstaterne sikrer, at de ansvarlige myndigheder senest 31. december 2010 har udarbejdet og godkendt handlingsplaner for større veje, større jernbaner og større lufthavne og byområder med over 100 000 indbyggere.
3. Handlingsplanerne skal opfylde mindstekravene i bilag V.
4. Handlingsplanerne udarbejdes igen hvert 5. år efter den første udarbejdelse.

Artikel 9

Oplysninger til offentligheden

1. Medlemsstaterne sikrer, at støjkortene offentliggøres på Internettet eller ved andre onlinefaciliteter, eller offentliggøres på en anden passende måde inden 2 måneder efter deres godkendelse af de ansvarlige myndigheder.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de ansvarlige myndigheder foretager en offentlig høring og tager resultaterne i betragtning, inden handlingsplanerne godkendes.
3. Handlingsplanerne offentliggøres på Internettet eller ved andre online-faciliteter eller offentliggøres på en anden passende måde inden 2 måneder efter deres godkendelse af de ansvarlige myndigheder.

Artikel 10

Indsamling og offentliggørelse af data af medlemsstaten og Kommissionen

1. Medlemsstaterne indsamler støjkort og handlingsplaner.
2. Medlemsstaterne sikrer, at oplysningerne fra støjkort og resumeer af handlingsplaner som yderligere defineret i bilag VI, tilsendes Kommissionen senest 3 måneder efter de datoer, der er omhandlet i artikel 7, henholdsvis artikel 8.
3. Kommissionen opretter en databank med oplysninger om støjkort.
4. Hvert femte år offentliggør Kommissionen en sammenfattet rapport over data fra støjkort og handlingsplaner. Den første rapport forelægges inden 1 år efter den dato, der henvises til i stk. 2.

Artikel 11

Gennemgang og rapportering

1. Senest den 31. december 2007 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om erfaringerne med direktivets anvendelse.
2. Den i stk. 1 omhandlede rapport indeholder en gennemgang af behovet for fællesskabskvalitetsmål i forbindelse med ekstern støj og i givet fald forslag til sådanne mål og til gennemførelsesstrategier for at sikre, at målene nås. Strategien skal omfatte:
 - a) mål på mellemlang og lang sigt for reduktion af antallet af personer, der berøres af støj fra specifikke kilder; disse specifikke kilder omfatter vejtrafik, togtrafik, civil luftfart og industri
 - b) alle de foranstaltninger, der måtte være nødvendige for at nå målene; disse foranstaltninger kunne omfatte EF-politikken for støjkloder og alle andre relevante foranstaltninger
 - c) relativt stille områder i det åbne land.
3. Den i stk. 1 omhandlede rapport baseres på de i artikel 10 omhandlede data, på videnskabelige og tekniske fremskridt og på andre relevante oplysninger. Nedbringelse af skadelige sundhedsvirkninger og omkostningseffektivitetskriterier bliver hovedkriterierne for udvælgelse for de strategier og foranstaltninger, der foreslås.
4. Rapporterne revideres hvert femte år, eller når det er hensigtsmæssigt.

5. Rapporten ledsages eventuelt af forslag om ændring af nærværende direktiv.

Artikel 12

Tilpasning

Kommissionen tilpasser bilagene til direktivet til den tekniske og videnskabelige udvikling efter proceduren i artikel 13, stk. 2.

Artikel 13

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/14/EF¹³.
2. Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF omhandlede forskriftsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og artikel 8.
3. Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er på tre måneder.
4. Udvalget:
 - a) udveksler oplysninger og erfaring vedrørende direktivets gennemførelse og anvendelse i praksis
 - b) bistår Kommissionen med udarbejdelse af retningslinjer til støtte for direktivets anvendelse.

Artikel 14

Evaluering

Hvert 5. år, og senest den 1. januar 2009, forlægger Europa-Kommissionen en evalueringsrapport om dette direktivs gennemførelse for Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 15

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 30. juni 2003. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

¹³ EFT L 162 af 3.7.2000, s. 1.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen ordlyden af de nationale lovbestemmelser, de vedtager på det område, der omfattes af dette direktiv.

Artikel 16

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 17

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentet vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

STØJINDIKATORER

1. Day-evening-night level

1.1 Definition

L_{den} (eller LDEN), dvs. day-evening-night-værdien i decibel (dB), defineres ved følgende udtryk:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right)$$

hvor:

- L_{day} er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle dagperioder i et år
- $L_{evening}$ er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle aftenperioder i et år
- L_{night} er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle natperioder i et år

hvor:

- en dag er på 12 timer, en aften er på 4 timer, og en nat er på 8 timer; medlemsstaterne kan medregne en generel hvileperiode om eftermiddagen som en del af "aftenen" og afkorte den faktiske aftenperiode tilsvarende (valget gælder for støj fra samtlige støjkluder)
- dagsperiodens begyndelse (og dermed også aften- og natperiodens begyndelse) vælges af medlemsstaten (valget gælder for støj fra samtlige støjkluder); udgangsværdierne er kl. 07.00 – 19.00, 19.00 – 23.00 og 23.00 – 07.00 lokal tid
- et år er et relevant år for så vidt angår støjemissionen og et gennemsnitsår for så vidt angår meteorologiske forhold; et meteorologisk gennemsnitsår defineres som et år, hvis meteorologiske forhold er som gennemsnittet over mindst de 10 foregående år

og hvor:

- kun den direkte transmitterede støj medregnes, dvs. at der ses bort fra støj, der reflekteres fra facaden på en bolig eller den pågældende bygning.

Beregningspunktets højde over jorden afhænger af anvendelsen:

- til strategisk støj kortlægning i og omkring bygninger ligger beregningspunkterne i en højde af $4,0 \pm 0,2$ m (3,8 – 4,2 m) over jorden $2,0 \pm 0,2$ m foran den mest belastede facade; i forbindelse med støj kortlægning som defineret i artikel 7 i dette direktiv forstås der ved mest belastede facade den ydervæg, der vender i retning mod den specifikke støj kilde og er nærmest ved denne; i andre forbindelser kan den vælges anderledes
- til strategisk støj kortlægning i offentlige parker og relativt stille områder i det åbne land ligger beregningspunkterne i en højde af $4,0 \pm 0,2$ m over jorden
- det anbefales at basere zonekonturer på L_{den} -værdier i 4 m's højde, hvis det er hensigtsmæssigt
- i andre forbindelser kan højden vælges anderledes, men den må aldrig være mindre end 1,5 m over jorden, f.eks. følgende:
 - ved udformning af lokale foranstaltninger med henblik på at reducere støjbelastningen af specifikke boliger
 - ved detaljeret støj kortlægning af et mindre område, som skal vise enkeltboligers støjbelastning.

1.2 Brug af LDEN til vurdering og reduktion af generende støj

Ved udsættelse for støj i længere tid vides det, at der er en sammenhæng mellem LDEN og befolkningens støjgener og især med andelen af stærkt generede (%HA).

LDEN kan også, sammen med særlige dosis/effekt-forhold, anvendes i følgende tilfælde:

- gener fra støj med høje frekvenser
- gener fra støj af skiftende karakter
- hæmning af børns indlæring.

En nedsættelse af LDEN-værdien vil ligeledes mindske antallet af personer, der lider af specifikke sundhedsvirkninger såsom søvnforstyrrelser, stress, forhøjet blodtryk og kommunikationsforstyrrelser. Skal vurderingen blive optimal og sådanne specifikke reaktioner nedbringes, kan det dog vise sig nødvendigt at benytte en supplerende støjindikator.

2. Støjindikator for natperioden

2.1 Definition

L_{night} (eller LNIGHT) er det A-vægtede gennemsnitlige lydtrykniveau som defineret i ISO 1996-2: 1987 og bestemt over alle døgnperioder i et år,

hvor:

- en natperiode er på 8 timer som defineret i punkt 1.1
- et år er et relevant år for så vidt angår støjemissionen og et gennemsnitsår for så vidt angår meteorologiske forhold som defineret i punkt 1.1
- kun den direkte transmitterede støj medregnes som defineret i punkt 1.1
- beregningspunkterne er de samme som for LDEN.

Bemærk at der i definitionen af L_{night} ikke er noget tillæg på 10 dB.

2.2 Brug af LNIGHT

Ved udsættelse for støj i længere tid vides det, at der er en sammenhæng mellem LNIGHT og selvrapporterede søvnforstyrrelser, f.eks. udtrykt ved den procentdel af personer, der angiver at have kraftige søvnforstyrrelser (%HS).

LNIGHT kan ligeledes være en egnet indikator for specifikke medicinske og sociale virkninger, der hænger sammen med udsættelse for støj om natten (søvnkvalitet, vækning, problemer med at falde i søvn, mv.). Derfor vil en nedbringelse af værdien af LNIGHT med sikkerhed mindske alle sundhedsskadelige virkninger af udsættelse for støj om natten. Dog kan man ved brug af supplerende indikatorer gøre foranstaltningerne mere effektive over for specifikke virkninger og visse støjtyper.

3. Supplerende støjindikatorer for særlige tilfælde

Det kan være fordelagtigt at benytte særlige støjindikatorer og dertil hørende grænseværdier ud over LDEN og LNIGHT. Nogle eksempler herpå er følgende:

- den pågældende støjkilde er kun aktiv i en mindre del af tiden (f.eks. mindre end 20% af tiden i årets samlede dagperioder, årets samlede aftenperioder eller årets samlede natperioder)
- der er i gennemsnit kun meget få begivenheder i en eller flere af perioderne (f.eks. mindre end én støjbegivenhed pr. time, hvor en støjbegivenhed defineres som støj, der varer mindre end 5 minutter; eksempler herpå er støj fra forbigående tog eller fly)
- støjen har højt lavfrekvent indhold
- særlig beskyttelse af weekenden eller en bestemt del af året

- særlig beskyttelse af aftenperioden
- kombination af støj fra forskellige kilder
- forholdsvis stille områder i det åbne land.

Nedenstående specialtilfælde kan enten behandles efter LDEN-metoden kombineret med særlige dosis/effekt-forhold, eller ved hjælp af en særlig støjindikator, der består af LDEN, der er justeret for afvigelsen fra dosis/effekt-forholdene i forhold til normaltilfældet;

- støjen har høje frekvenser
- støjen er af skiftende karakter.

Vælges sidstnævnte metode, skal der for den justerede indikator benyttes et helt andet symbol end 'LDEN' eller ' L_{den} '.

BILAG II

KONTROLMETODER

1. Indledning

Værdierne af L_{den} og L_{night} kan bestemmes enten ved måling (i kontrolpunktet) eller ved beregning. Forventede værdier kan kun findes ved beregning.

I nedenstående punkt 2 og 3 omtales nogle metoder til foreløbig beregning og måling.

I punkt 4 gøres der rede for dosis/effekt-forholdet i overgangsperioden.

2. Foreløbige målemetoder af L_{den} og L_{night}

Hvis en medlemsstat allerede har en lovfæstet målemetode, må den tilpasses til definitionen af indikatorerne i bilag I i overensstemmelse med principperne for gennemsnitsmålinger over lang tid i ISO 1996-2:1987 og ISO 1996-1:1982.

De medlemsstater, der ikke allerede har en målemetode eller foretrækker at skifte til en anden metode, kan fastlægge en metode på grundlag af definitionen af indikatoren og principperne i ISO 1996-2:1987 og ISO 1996-1:1982.

3. Foreløbige beregningsmetoder af L_{den} og L_{night}

3.1 Tilpasning af eksisterende nationale metoder

Hvis en medlemsstat allerede har nationale metoder til bestemmelse af langtidsindikatorer, kan de benyttes, forudsat at de tilpasses til definitionen af indikatorerne i bilag I. Det betyder for de fleste nationale metoder, at aftenperioden skal indføres som særskilt periode, og at der indføres årgennemsnit. Nogle eksisterende metoder skal ligeledes tilpasses til, at der ses bort fra facaderefleksion, og at der indføres natperiode og/eller kontrolpunkt. Sådanne tilpasninger skulle ikke betyde noget for videreførelse af eksisterende lovhjemlede støjbekæmpelsesprogrammer, ej heller for de ordninger med økonomisk kompensation og støjdæmpning, som ofte indgår i sådanne programmer.

Årgennemsnittet kræver særlig omhu ved beregningen. Udsving i emissionen og udsving i transmissionen giver sig udslag i udsving gennem hele året.

3.2 Foreløbige beregningsmetoder

For de medlemsstater, der ikke allerede har en målemetode eller foretrækker at skifte til en anden metode, anbefales nedenstående metoder.

For STØJ FRA VIRKSOMHEDER: ISO 9613-2: "Akustik. Måling og beskrivelse af ekstern støj. Støjafskærmning udendørs. Del 2: Generel beregningsmetode".

Til denne metode kan der opnås egnede støjemissionsdata (inputdata) ved måling efter en af følgende metoder:

- ISO 8297:1994 "Akustik. Store maskiner og anlæg. Bestemmelse af lydeffektniveau med henblik på vurdering af lydtrykniveau i det eksterne miljø. Teknikermetode"
- EN ISO 3744: 1995 "Akustik. Bestemmelse af lydeffektniveauer for støjkluder ved måling af lydtryk. Måling i tilnærmet frit felt over et reflekterende plan. Teknikermetode"
- EN ISO 3746: 1995 "Akustik. Bestemmelse af lydeffektniveauer for støjkluder. Overslagsmetode"

For FLYSTØJ OMKRING LUFTHAVNE: ECAC Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports", 1997. Den segmenteringsteknik, der er omhandlet i rapportens punkt 7.5, skal benyttes som metode til modellering af flyveveje.

For VEJSTØJ: Frankrigs nationale beregningsmetode "NMPB" som offentliggjort i "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, article 6" (bekendtgørelse om støj fra vejinfrastruktur) og i standard "XPS 31-133". Hvad angår inputdata vedrørende emissionen, henvises der til "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

For TOGSTØJ: Nederlandene nationale beregningsmetode "Standaard-Rekenmethode II" som offentliggjort i "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996".

Alle ovennævnte metoder skal tilpasses til definitionerne af LDEN og LNIGHT. Senest 1. juli 2003 offentliggør Kommissionen retningslinjer for de reviderede metoder og fremlægger emissionsdata for flystøj, vejstøj og togstøj, som bygger på eksisterende data.

Medlemsstater, der ønsker at benytte en anden metode end de i punkt 3.1 og 3.2 beskrevne, skal godtgøre, at den ønskede metode giver resultater, der er ækvivalente med de ovenfor anførte.

4. Dosis/effekt-forholdet i overgangsperioden

For at kunne vurdere støjens virkninger på befolkningen er der behov for at kende dosis/effekt-forhold. I overgangsperioden kan der benyttes forhold fra et dokument fra Kommissionens arbejdsgruppe 2 "dosis/effekt" om den nuværende viden om dosis/effekt-forhold, forhold fra litteraturen eller forhold fastlagt af medlemsstaten.

BILAG III

MINDSTEKRAV TIL KORTLÆGNINGS SOFTWARE

Kortlægningssoftware til gennemførelse af artikel 7 skal opfylde nedenstående mindstekrav:

- være baseret på den beregningsmodel, der er fastlagt i artikel 6 og bilag II
- indeholde en facilitet for områdemodellering
- indeholde støjemissionsmodeller; geometriske oplysninger om støj kilderne vil normalt indgå i faciliteten for modellering af området
- indeholde faciliteter til beregning af støjudbredelse
- indeholde faciliteter til præsentation af kortlægningsinformationerne om det eksterne støjniveau
- grænseflade for eksport af data til EU-databaser: eksport af data som omhandlet i bilag VI i ensartet dataformat, som senere defineres i retningslinjer fra Kommissionen.

BILAG IV

MINDSTEKRAV TIL STØJKORT

1. Et støjkort præsenterer data om et af følgende aspekter:
 - en tidligere, den nuværende eller en fremtidig situation med hensyn til en støjindikator
 - overskridelse af en grænseværdi ("konfliktkort")
 - antallet af boliger i et bestemt område, hvor en støjindikator ligger over en bestemt værdi
 - antallet af personer i et bestemt område, som belastes (genevirkninger, søvnforstyrrelser, mv.)
 - cost/benefit-forhold eller andre økonomiske data om støjbekæmpelsesforanstaltninger eller -scenarier.
2. Støjkort kan fremtræde som:
 - grafiske kort
 - data i talform opstillet i tabeller
 - data i talform lagret elektronisk.
3. Støjkort skal tilgodese følgende mål:
 - danne grundlag for de data, der skal sendes til Kommissionen i henhold til direktivets artikel 10, stk. 2, og bilag VI
 - udgøre en informationskilde for borgerne i henhold til direktivets artikel 9
 - danne grundlag for handlingsplaner i henhold til direktivets artikel 8.

Disse mål kræver hver sin type støjkort.
4. Mindstekravene til støjkortene over de data, der sendes til Kommissionen, er opregnet i punkt 1.5, 1.6, 1.7, 2.5, 2.6 og 2.7 i direktivets bilag VI.
5. Oplysning af offentligheden i henhold til direktivets artikel 9 og udarbejdelse af handlingsplaner i henhold til direktivets artikel 8 kræver derudover mere detaljeret information såsom følgende:
 - grafisk præsentation
 - konfliktkort, der viser overskridelse af en grænseværdi

- differenskort, hvor den nuværende situation sammenlignes med forskellige fremtidige situationer
- kort, der viser værdien af en støjindikator foran individuelle bolier (i forskellig højde).

Medlemsstaterne kan opstille regler for sådanne støjkorts type og format.

6. Der skal til lokal og national anvendelse udarbejdes strategiske støjkort i en højde af 4 m og med de 5 dB-intervaller for LDEN og LNIGHT, som er fastlagt i bilag VI.
7. For byområder skal der udarbejdes støjkort for vejstøj, togstøj, flystøj og virksomheder. Der kan tillige udarbejdes kort for andre støjkilder.
8. Kommissionen kan opstille retningslinjer med yderligere vejledning vedrørende støjkort og støjkortlægning.

BILAG V

MINDSTEKRAV TIL HANDLINGSPLANER

1. Handlingsplaner skal mindst rumme følgende elementer:
 - En beskrivelse af byområdet (størrelse, beliggenhed, indbyggertal, arealanvendelse, vigtigste støjkloder samt bygningernes type og anvendelse) og den vigtigste vej, jernbane eller lufthavn (beliggenhed, størrelse, trafikdata og omgivelser)
 - Ansvarlig myndighed
 - Juridisk kontekst
 - Grænseværdier i henhold til artikel 5
 - Sammenfatning af resultaterne af støjkortlægningen
 - En analyse af sundhedstilstanden, baseret på støjkort og dosis/effekt-forhold
 - Indkredsning af problemer
 - Allerede indførte eller planlagte støjbekæmpelsesforanstaltninger
 - Situationer, der skal forbedres
 - Aktiviteter i de følgende 5 år, herunder aktiviteter til bevarelse af forholdsvis stille områder
 - Budget til aktiviteterne
 - Strategien på langt sigt
 - Referat af høringer af offentligheden i henhold til artikel 9, stk. 2
 - Eventuelle omkostningseffektivitets- og lønsomhedsanalyser.
- Foranstaltninger, som myndighederne har til hensigt at træffe på deres ressort, f.eks.:
- Trafikplanlægning, herunder omdirigering af trafik, indførelse og håndhævelse af hastighedsgrænser, fremme af brug af offentlig transport og ændring af transportmåde (f.eks. fra vej til bane), mv.
 - Fysisk planlægning
 - Tekniske foranstaltninger ved kilden, herunder vejbelægninger og jernbanespor
 - Valg af mindre støjende kilder

- Nedbringelse af støjtransmissionen (støjbarrierer, tunneller, isolering af boliger, mv.)
- Licenser
- Oplysningskampagner
- Støjovervågning (måling af støjen ét eller flere steder for at kontrollere, om støjbelastningen eller støjemissionen opfylder forud fastsatte krav)
- Finansielle foranstaltninger såsom afgifter og bøder.

Der skal være et passende budget til rådighed til aktiviteterne, og det skal være godkendt af de ansvarlige myndigheder.

Påregnede aktiviteter, som der endnu ikke foreligger et godkendt budget for, skal omtales for sig med angivelse af den tidshorisont, inden for hvilket finansieringen ventes at komme på plads.

Af handlingsplanerne skal det fremgå, hvilke virkninger der forventes i form af nedbringelse af antallet af støjbelastede personer (gener, søvnforstyrrelser mv.).

2. Kommissionen kan opstille retningslinjer med yderligere vejledning vedrørende handlingsplaner.

BILAG VI

DATA, DER SKAL SENDES TIL KOMMISSIONEN

Kommissionen skal have tilsendt følgende data:

1. FOR BYOMRÅDER

- 1.1 En kortfattet beskrivelse af byområdet med beliggenhed, størrelse og indbyggertal.
- 1.2 Ansvarlig myndighed.
- 1.3 Tidligere gennemførte støjbekæmpelsesprogrammer og gældende støjbegrænsende foranstaltninger.
- 1.4 Anvendte beregnings- og målemetoder.
- 1.5 Hvis der er benyttet foreløbige beregningsmetoder, jf. bilag II, det samlede antal personer i boliger, der udsættes for en støjbelastning, udtrykt ved LDEN i dB i 4 m's højde ved den stærkest belastede facade, i hvert af følgende intervaller: < 55, 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, 75-79 og >79, anført for vej-, tog- og flytrafik og virksomheder hver for sig. Tallene opgives afrundet til nærmeste 100 personer (f.eks. betyder 5200 fra 5150 til 5249, 100 fra 50 til 149, og 0 færre end 50).

Derudover skal det anføres, hvor mange personer i ovennævnte kategorier, der bor i boliger med:

- særlig isolering mod den pågældende støj
- en relativ stille facade.

Det skal ligeledes oplyses, hvor mange skoler og hospitaler der udsættes for ovennævnte LDEN-støjbelastninger, og hvor mange elever og patienter dette berører.

Også det samlede areal af parker (i km²) med ovennævnte LDEN-støjbelastninger skal anføres.

Det skal endvidere oplyses, hvordan større veje, jernbaner og lufthavne, jf. definitionerne i direktivets artikel 3, bidrager til ovenstående.

Når de fælles metoder i artikel 6, stk. 2, og bilag II benyttes, tilføjes intervallerne < 50 og 50-54 til ovennævnte intervaller, idet <55 dB udgår.

- 1.6 Hvis der er benyttet foreløbige beregningsmetoder, jf. bilag II, det samlede antal personer (hundreder) i boliger, der udsættes for en støjbelastning, udtrykt ved LNIGHT i dB i 4 m's højde ved den stærkest belastede facade, i hvert af følgende intervaller: : <45, 45 – 49, 50 – 54, 55 – 59, 60 – 64, 65 – 69, 70 – 74 og >74, anført for vej-, tog- og flytrafik og virksomheder hver for sig.

Derudover skal det anføres, hvor mange personer i ovennævnte kategorier, der bor i boliger med:

- særlig isolering mod den pågældende støj
- en relativ stille facade.

Det skal endvidere oplyses, hvordan større veje, jernbaner og lufthavne bidrager til ovenstående.

Når de fælles metoder i artikel 6, stk. 2, og bilag II benyttes, tilføjes intervallerne < 40 og 40-44 til ovennævnte intervaller, idet <45 dB udgår.

- 1.7 Arealet (i km²) og den relative størrelse (i % af byområdets samlede areal) af offentlige parker og andre offentlige rekreative områder med LDEN-værdier under 55 dB, uanset støjilden.
- 1.8 Et sammendrag af handlingsplanen, herunder de relevante aspekter som omhandlet i bilag V, på højst 10 sider.

2. FOR STØRRE VEJE, JERNBANER OG LUFTHAVNE

- 2.1 En generel beskrivelse af den pågældende vej, jernbane eller lufthavn med beliggenhed, størrelse og trafikdata.
- 2.2 En beskrivelse af omgivelserne: byområde, landsbyer, åbent land el. lign., oplysninger om arealanvendelse, bygningernes type og anvendelse samt andre støjklender.
- 2.3 Tidligere gennemførte støjbekæmpelsesprogrammer og gældende støj-begrænsende foranstaltninger.
- 2.4 Anvendte beregnings- og målemetoder.
- 2.5 Hvis der er benyttet foreløbige beregningsmetoder, jf. bilag II, det samlede antal personer (hundreder) i boliger uden for byområder, der udsættes for en støjbelastning, udtrykt ved LDEN i dB i 4 m's højde over jorden og $2,0 \pm 0,2$ m foran den stærkest belastede facade, i hvert af følgende intervaller: : <55-59, 60-64, 65-69, 70-74, 75-79 og >79.

Derudover skal det anføres, hvor mange personer i ovennævnte kategorier, der bor i boliger med;

- særlig isolering mod den pågældende støj
- en relativ stille facade.

Det skal ligeledes oplyses, hvor mange skoler og hospitaler der udsættes for ovennævnte LDEN-støjbelastninger, og hvor mange elever og patienter dette berører.

Når de fælles metoder i artikel 6, stk. 2, og bilag II benyttes, tilføjes intervallet 50-54 db til ovennævnte intervaller.

- 2.6 Hvis der er benyttet foreløbige beregningsmetoder, jf. bilag II, det samlede antal personer (hundreder) i boliger uden for byområder, der udsættes for en støjbelastning, udtrykt ved LNIGHT i dB ved den stærkest belastede facade, i hvert af følgende intervaller: : 45 – 49, 50 – 54, 55 – 59, 60 – 64, 65 – 69, 70 – 74 og >74

Derudover skal det anføres, hvor mange personer i ovennævnte kategorier, der bor i boliger med:

- særlig isolering mod den pågældende støj
- en relativ stille facade.

Når de fælles metoder i artikel 6, stk. 2, og bilag II benyttes, tilføjes intervallet 40-44 dB til ovennævnte intervaller.

- 2.7 Det samlede areal (i km²) af de områder, der udsættes for LDEN-værdier over henholdsvis 55, 65 og 75 dB. Derudover oplyses, hvor mange boliger (i hundreder) og personer (i hundreder) der befinder sig i disse områder. I tallene skal byområder medregnes.

Konturlinjerne for 55 og 65 dB skal ligeledes være vist på et eller flere kort; derpå skal desuden være påført oplysninger om landsbyer, byer og byområder inden for konturerne.

- 2.8 Et sammendrag af handlingsplanen, herunder de relevante aspekter som omhandlet i bilag V, på højst 10 sider.

3. VEJLEDNING

Kommissionen udarbejder retningslinjer med yderligere vejledning i, hvordan ovennævnte data skal afleveres.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om vurdering og styring af ekstern støj

2. BUDGETPOST

B4-3040.

3. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 175.

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Da forslagene i grønbogen om den fremtidige støjpolitik (KOM(96) 540 endelig udg.), fik en positiv modtagelse i Europa-Parlamentet (EFT C 200/28 af 30.6.1997) og af mere end 200 andre berørte parter (heriblandt medlemsstaterne), har Kommissionen udarbejdet et forslag, der skal danne grundlag for en mere effektiv og konsekvent behandling af støjforurening i Fællesskabet. Det foreslåede direktiv består af følgende elementer:

- Harmonisering af støjindikatorer og kontrolmetoder
- Kortlægning af støj i byområder og ved større veje, jernbaner og lufthavne
- Handlingsplaner for begrænsning af støj i byområder og ved større veje, jernbaner og lufthavne
- Oplysninger til offentligheden
- En EU-databank over resultaterne af støjkortlægning og handlingsplaner; regelmæssig offentliggørelse af EU-oversigter
- Opstilling af EU-målsætninger, strategier og foranstaltninger for at reducere antallet af støjbelastede personer.

Forbedring af EU's støjemissionspolitik.

Ifølge det foreslåede direktiv skal Kommissionen:

- Offentliggøre oplysninger om de ansvarlige myndigheder og de udvalgte byområder, veje, jernbaner og lufthavne
- Indsamle og vurdere oversigter over data fra støjkort og handlingsplaner og offentliggøre resultaterne hvert femte år; den første af disse rapporter skal offentliggøres senest 4 år og tre måneder efter ikrafttrædelsestidspunktet

- Levere inddata (støjemission fra flyvemaskiner, motorkøretøjer, jernbanemateriel, forskellige vejtyper, forskellige jernbanesportyper osv.) til de "midlertidige beregningsmetoder" for transportstøj og til de endelige fælles metoder; vedligeholde de dertil knyttede databanker
- Udvikle, vedligeholde, forbedre og udbygge kontrolmetoderne og foreslå tilpasning af bilagene i overensstemmelse hermed
- Opstille kvalitetssikringsprogrammer for vurderingsmetoderne
- Fremsætte forslag til Europa-Parlamentet og Rådet om 1) målsætningerne på langt og mellemlangt sigt for reduktion af antallet af støjbelastede personer; 2) de strategier og foranstaltninger, der kræves for at opfylde disse målsætninger; 3) en strategi for beskyttelse af relativt stille områder i det åbne land; det første forslag fremsættes senest fem år efter ikrafttrædelsestidspunktet; der skal foretages en revurdering hvert femte år
- Indkalde til forskriftsudvalgets møder

Forelægge en evalueringsrapport for Europa-Parlamentet og Rådet hvert femte år, første gang 10 år efter ikrafttrædelsestidspunktet.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse

- Senest seks år efter ikrafttrædelsestidspunktet forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om strategier og foranstaltninger; den kan ledsages af forslag til ændring af direktivet.
- Det er hensigten at udarbejde en evalueringsrapport i det syvende år efter ikrafttrædelsestidspunktet.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

Størstedelen af udgifterne gælder 100% finansiering.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (fastlæggelse af gennemsnitsomkostningerne pr. enhed)

Kommissionens udgifter gælder følgende:

- Styrelsesudvalgets og arbejdsgruppernes møder
- Offentliggørelse af arbejdsgruppernes positionspapirer

- Undersøgelser til støtte for arbejdsgruppernes fremskridt
- Retningslinjer for de "midlertidige anbefalede metoder" og indsamling og offentliggørelse af data om emissionskilder til brug for disse metoder
- Retningslinjer for "de fælles beregningsmetoder" og indsamling af data, offentliggørelse og vedligeholdelse af de dertil knyttede databanker
- Indsamling og vurdering af data fra støjkort og handlingsplaner og offentliggørelse af resultaterne
- Opstilling af et kvalitetsstyringsprogram
- Udarbejdelse af en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om målsætninger, strategier og foranstaltninger
- Forskriftsudvalgets møder
- Evaluering af direktivet.

De udgifter, som ikke er obligatoriske, gælder følgende:

- Udarbejdelse og offentliggørelse af retningslinjer
- Bemyndigelse til CEN til at udarbejde europæiske standarder på bestemte områder.

Disse foranstaltningers omkostninger beregnes således:

- (1) Styrelsesudvalget: i 2000 et møde til 7000 EUR; de følgende år to møder til 14 000 EUR; arbejdsgrupperne: fire allerede eksisterende arbejdsgruppers omkostninger afholdes af andre GD; de øvrige seks eksisterende arbejdsgruppers budget for 2000 er på 13 000 EUR, der muliggør mindre end et møde pr. arbejdsgruppe. Det er ikke tilstrækkeligt til reelle fremskridt, hvorfor et gennemsnit på to møder forekommer mere passende; 6 arbejdsgrupper og 12 møder til 4 000 EUR bliver 48 000 EUR; det samlede beløb for styrelsesudvalget og arbejdsgrupperne i årene n+1 og derefter er på 62 000 EUR.
- (2) Offentliggørelse af positionspapirer: offentliggørelsen sker hovedsagelig på Internettet uden eksterne omkostninger. Derudover trykkes og udsendes et begrænset antal papirudgaver, hvortil 10 000 EUR vil være tilstrækkeligt i de fleste år.
- (3) Undersøgelser til støtte for arbejdsgrupperne: størstedelen af den forskning, der kræves for at udvikle kontrolmetoder og undersøge sundhedsvirkninger hentes fra programmer som det femte FTU-program. Derudover skal der opstilles oversigter over nuværende viden og erfaringer og udarbejdes positionspapirer. GD ENV's budget for 2000 til dette formål er på 175 000 EUR (som omfatter en undersøgelse af plæneklippere for WG 7). I betragtning af arbejdsgruppernes behov (f.eks. til rentabilitetsundersøgelser,

kortlægning og undersøgelse af forholdet mellem lydmission og lydindtryk) er et sådant budget utilstrækkeligt til de følgende års behov og bør forhøjes til 300 000 EUR i de kommende år.

- (4) Udarbejdelse og offentliggørelse af de midlertidige beregningsmetoder og indsamling og offentliggørelse af inddata til disse metoder begynder i 2001 og afsluttes et år efter direktivets vedtagelse (2002 + 1 = 2003); hertil kræves ca. 100 000 EUR om året.
- (5) Arbejdet med retningslinjer og databanker til de endelige fælles metoder kan påbegyndes, når det bliver klart, hvordan disse metoder skal være. Det kan forventes at være tilfældet i 2004. I løbet af ca. 3 år er der så behov for et budget på 500 000 - 1 000 000 EUR til udarbejdelse af retningslinjerne og til måling og offentliggørelse af inddata over emissionskilder. Efter den første offentliggørelse af metoderne og emissionsdatabankerne kan budgettet nedsættes til 500 000 EUR.
- (6) Indsamlingen og vurderingen af data fra støjkort og handlingsplaner begynder 3 år efter direktivets vedtagelse, dvs. sandsynligvis i 2005. Hertil kræves ca. 100 000 EUR om året.
- (7) Der skal opstilles et kvalitetsstyringsprogram for de endelige fælles metoder; denne foranstaltning påbegyndes samtidig med (5); 100 000 EUR i to år forekommer tilstrækkeligt hertil.
- (8) Udarbejdelse af målsætninger, strategier og foranstaltninger; hertil benyttes Kommissionens arbejdskraft og resultaterne af de positionspapirer, der indgår i (2) og (3).
- (9) Forskriftsudvalgets møder; de bør påbegyndes straks efter direktivets vedtagelse; p.m..
- (10) Evaluering af direktivet: ikke før 2009; omkostninger p.m.

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens enkelte dele

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (i løbende priser)

| Fordeling | år | n+1 | n+2 | n+3 | n+4 | n+5 | N+6 og følgende år |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|
| 1. Styrelsesudvalgets og arbejdsgruppernes møder | 0.020 | 0.060 | 0.060 | 0.060 | 0.060 | 0.060 | 0.040 |
| 2. Offentliggørelse af positionspapirer | | | | | | | |
| 3. Undersøgelser til arbejdsgrupperne | 0.005 | 0.010 | 0.020 | 0.020 | 0.010 | 0.010 | 0.010 |
| 4. Midlertidige beregningsmetoder: udarbejdelse, indsamling af emissionsdata og offentliggørelse | 0.175 | 0.250 | 0.300 | 0.300 | 0.300 | 0.250 | 0.200 |
| 5. Endelige fælles metoder: målinger, udarbejdelse, offentliggørelse, vedligeholdelse | 0 | 0 | 0 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 0.500 |
| 6. Indsamling, vurdering og offentliggørelse af kortlægningsresultater og handlingsplaner | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.100 | 0.100 | 0.100 |
| 7. Opstilling af et kvalitetsstyringprogram | 0 | 0 | 0 | 0 | 0.100 | 0.100 | 0 |
| I alt | 0.200 | 0.420 | 0.480 | 1.480 | 1.570 | 1.520 | 0.850 |

7.3 Driftsudgifter til undersøgelser, eksperter osv., som omfattes af budgettets del B

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (i løbende priser)

| | År n | n+1 | n+2 | n+3 | n+4 | n+5 og følgende år | I alt |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|-------|
| – Undersøgelser | 0.175 | 0.330 | 0.380 | 1.280 | 1.400 | 1.550 | 5.115 |
| – Ekspertmøder ¹ | 0.020 | 0.060 | 0.060 | 0.060 | 0.060 | 0.100 | 0.360 |
| – Oplysninger og offentliggørelser | 0.005 | 0.030 | 0.040 | 0.140 | 0.110 | 0.220 | 0.545 |
| I alt | 0.200 | 0.420 | 0.480 | 1.480 | 1.570 | 1.870 | 6.020 |

7.4 Oversigt over forpligtelses- og betalingsbevillinger

Mio. EUR

| | År n | n+1 | n+2 | n+3 | n+4 | n+5 og følgende år | I alt |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|-------|
| Forpligtelsesbevillinger | 0.200 | 0.420 | 0.460 | 1.480 | 1.570 | 1.870 | 6.020 |
| Betalingsbevillinger | | | | | | | |
| År n | 0.200 | | | | | | 0.200 |
| n+1 | | 0.168 | | | | | 0.168 |
| n+2 | | 0.252 | 0.228 | | | | 0.480 |
| n+3 | | | 0.252 | 0.628 | | | 0.880 |
| n+4 | | | | 0.852 | 0.664 | | 1.516 |
| n+5 og følgende år | | | | | 0.906 | 0.508 | 1.414 |
| I alt | 0.200 | 0.420 | 0.480 | 1.480 | 1.570 | 1.870 | 6.020 |

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG (OG FORVENTEDE RESULTATER HERAF)

Kommissionens standardprocedurer for undersøgelseskontrakter.

9. OPLYSNINGER OM OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe;

Medlemsstaternes erfaringer viser, at det antal mennesker, der udsættes for støj, og de skader, den medfører, kan formindskes betydeligt ved hjælp af foranstaltninger, hvis omkostninger er 10% mindre end skadernes. Sådanne omkostningsfordele kan ikke sættes i direkte forbindelse med det foreliggende direktiv, da de afhænger af national lovgivning og national opstilling af støjgrænser, samt af resultatet af fremtidige undersøgelser og drøftelser af EU's målsætninger, strategi og handlingsplaner. Et vigtigt led i EU's fremgangsmåde bliver en forbedring af politikken over for støjklenderne. En sådan politik er i almindelighed betydelig mere omkostningseffektiv end en politik over for støjjudsendelsen (opstilling af støjafskærmning, lydisolering, arealanvendelse).

¹ Udgifter, der opfylder kriterierne i Kommissionens meddelelse af 22.4.1992 (SEK(92) 769).

Den befolkning, der i EU udsættes for støjforurening, udgør ca. 100 mio. Heraf lider ca. 20 mio. af alvorlige søvnforstyrrelser og forskellige støjfremkaldte sygdomme. Det foreslåede direktiv skaber grundlag for en mere effektiv og omkostningseffektiv indsats fra de lokale myndigheders, medlemsstaternes og Fællesskabets side. Den faktiske formindskelse af antallet af støjbelastede personer, afhænger af den nationale lovgivning og af de demokratiske processer, som iværksættes af direktivet.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Opstillingen af grænser for støjforurening forbliver medlemsstaternes ansvar. Fællesskabets udgifter er begrænset til udvikling og vedligeholdelse af en fælles metode, indsamling og offentliggørelse af data og støjemissionspolitik. Den sidste opgave er Fællesskabets ansvar, mens medlemsstaterne har brug for Fællesskabets bistand til de to første.

Fremgangsmåden er den samme som den der benyttes i forbindelse med luftforurening; direktiv 96/62/EF opstiller en fremgangsmåde for luftkvalitetsstyring på grundlag af harmoniserede metoder og indholder bestemmelser om handlingsplaner og oplysninger til offentligheden². Foranstaltningen minder også meget om den nuværende nationale behandling af støjforurening i Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Italien, Nederlandene og Sverige.

Direktivets egentlige resultater afhænger stærkt af opstillingen af støjgrænser og af den øvrige lovgivning i medlemsstaterne. De fleste medlemsstater har allerede støjgrænser, som i sig selv indebærer, at der skal foretages forbedringer. Det må derfor forventes, at de fastsætter disse grænser efter de nye støjindikatorer. De øvrige medlemsstater vil sandsynligvis gå ind for tilsvarende grænser.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Hvert femte år offentliggør Kommissionen en oversigt over den støjbelastning, EU's borgere udsættes for.

Senest seks år efter ikrafttrædelsestidspunktet forelægger Kommissionen forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om reduktion af antallet af støjbelastede mennesker. De faktiske tal skal overvåges ved hjælp af støjkortlægning og ved, at Kommissionen indsamler støjkortlægningsdata, samt ved at undersøge forholdet mellem dosis og virkning.

Forslagets artikel 10, 11 og 14 beskriver forskellige typer evaluering. De finder alle sted hvert 5. år.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS SEKTION III, DEL A)

De midler, der faktisk afsættes til administration, afhænger af Kommissionens årlige afgørelse om midlernes fordeling på baggrund af hensyn som personalebehov og bevillinger fra budgetmyndigheden. På kort sigt vil der ikke være behov for yderligere personaleressourcer.

² Direktiv 96/62/EF, EFT L 296 af 21.11.1996, s. 55.

10.1 Virkning på antallet af stillinger

| Stillingsstype | | Antal ansatte til forvaltning af foranstaltningen | | Heraf | | Varighed |
|---|---|---|-------------------------|---|--|-----------|
| | | Faste stillinger | Midlertidige stillinger | Ved udnyttelse af eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller den pågældende tjenestegren | Ved anvendelse af supplerende ressourcer | |
| Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte | A | 0,5 | 1 | 1,5 | 0 | 2001-2006 |
| | B | | | | | |
| | C | 0,5 | | 0,5 | 0 | 2001-2006 |
| Andre ressourcer | | | | | | |
| I alt | | 1 | 1 | 2 | 0 | |

10.2 Samlet finansiel virkning af personaleforøgelse

EUR

| | Beløb | Beregningsmetode |
|----------------------|-------|------------------|
| Tjenestemænd | 0 | |
| Midlertidigt ansatte | 0 | |
| I alt | 0 | |

10.3 Forøgelse af andre administrationsudgifter som følge af foranstaltningen

EUR

| Budgetpost | Beløb | Beregningsmetode |
|------------|--------|-----------------------------|
| A-7030 | 30.000 | Afholdes af et andet udvalg |
| A-7031 | p.m. | |
| I alt | 30.000 | |

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIK DE SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om vurdering og styring i forbindelse med ekstern støj

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

p.m.

FORSLAGET

1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EU-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?

Det foreslåede direktiv gælder følgende EU-dimensioner af støjforureningsbekæmpelsen: fælles støjindikatorer, fælles vurderingsmetoder for støjbelastning, overvågning af støjforurening i EU, udvikling af en EU-strategi for at forbedre situationen, informationsudvekslingen i EU og lovgivningen om støjmissioner. Et direktiv kan sikre, at disse elementer indføres. Medlemsstaterne beholder ansvaret for fastsættelsen af støjgrænser.

Passivitet vil betyde, at der ikke er noget grundlag for at formindske det antal EU-borgere (omkring 100 millioner), hvis helbred påvirkes af støj, og for at formindske de økonomiske tab, der skyldes støjforurening (mellem 10 og 40 mia. EUR om året).

VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. **Hvem påvirkes af forslaget?**

– **Hvilke virksomhedssektorer**

Dette direktiv vil først og fremmest berøre akustiske konsulentfirmaer og virksomheder, der leverer kortlægningssoftware og måleudstyr. Deres omsætning kan vokse med ca. 20 mio. EUR om året. De fleste af omkostningerne påføres de offentlige myndigheder, men også lufthavns- og jernbaneselskaber vil få deres del.

Gennem handlingsplanerne for byområder, hovedveje, hovedjernbaner og større lufthavne vil også andre sektorer blive indirekte berørt. Leverandører af støjafskærmning, støjsvage vejbelægnings og lydisoleringsmaterialer kan også se frem til øget efterspørgsel.

I en senere fase kan udviklingen af de EU-målsætninger, strategier og foranstaltninger, der beskrives i artikel 11, føre til yderligere lovgivning, som berører andre virksomheder. Disse virkninger bør dog ikke sættes i forbindelse med det foreliggende forslag.

- **Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?**

Dette forslags betydning for virksomhederne er uafhængig af deres størrelse.

- **Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?**

De pågældende virksomheder findes over hele Fællesskabet.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?

De direkte følger for erhvervslivet er begrænset til privatiserede lufthavne, jernbaner og motorveje, som skal udarbejde støjkort og handlingsplaner.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget af få?

- **For beskæftigelsen**

Støjkortlægningen og forpligtelsen til at udarbejde handlingsplaner vil skabe et begrænset antal arbejdspladser i den civile administration og hos konsulentfirmaerne, i software-industrien og hos måleudstørsproducenterne. Det får ikke afgørende følger for andre virksomheder.

- **For investeringer og oprettelse af nye virksomheder**

Der kan opstå nye virksomheder i medlemsstater, hvor støjbekæmpelsen ikke er særlig aktiv på nuværende tidspunkt.

- **For virksomhedernes konkurrenceevne**

Forslagets direkte indflydelse på virksomhedernes konkurrenceevne i EU er ubetydelig.

Det kan dog tænkes, at den indirekte langtidsvirkning i forbindelse med de forskellige handlingsplaner, strategier og foranstaltninger vil ændre EU-virksomhedernes konkurrenceevne i positiv retning. Det skyldes, at mange produkter vil få øget miljøkvalitet, og at der vil blive udviklet nye produkter til støjbekæmpelse. Virksomheder, der ikke kan følge med i disse udviklinger, kan imødesee faldende omsætning.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?

HØRING

6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter

Forslaget er blevet udarbejdet ved hjælp af en meget åben proces, hvori mange organisationer, også fra erhvervslivet, har haft lejlighed til at udtale sig. De

vigtigste høringer har fundet sted i styrelsesudvalget for støjbekæmpelsespolitik, hvor de fleste af følgende erhvervsorganisationer er repræsenteret:

- ACI Europe (Airports Council International – Europe)
- AECMA (European Association of Aerospace Industries)
- IRU (International Road Union)
- ACEA (European Automobile Manufacturers Association)
- ORGALIME (Liaison Group of the European Mechanical, Electrical, Electronic and Metalworking Industries)
- EUROMOT (European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers)
- CER (Community of European Railways)
- UIP (International Union of Private Wagons)

Også andre erhverv, som softwareproducenterne og de akustiske konsulentfirmaer, har bidraget ved hjælp af eksperter i arbejdsgrupper.

Alle disse organisationer har udtalt sig positivt.