



Bruxelles, den 20.3.2023
COM(2023) 139 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelse af direktivet om ekstern støj i overensstemmelse med artikel 11 i
direktiv 2002/49/EF

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelse af direktivet om ekstern støj i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2002/49/EF

1. Indledning

På EU-plan er direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj (direktivet)¹ det vigtigste lovgivningsinstrument til beskyttelse af menneskers sundhed og trivsel mod overdreven støjforurening forårsaget af vej-, jernbane- og lufthavnstrafik samt store industrianlæg. Det gør det ved at 1) fastlægge en fælles tilgang for at undgå, forebygge og mindske de skadelige virkninger af ekstern støj og 2) skabe grundlag for udvikling af foranstaltninger til reduktion af støj fra de største kilder. Overordnet set er det EU's retlige instrument til at forbinde vurderinger og tiltag på lokalt og globalt plan.

I henhold til direktivets artikel 11 skal Europa-Kommissionen forelægge en rapport hvert 5. år og forelægge den for Europa-Parlamentet og Rådet. Denne rapport skal indeholde en gennemgang af det akustiske miljø og af de tilgængelige foranstaltninger til reduktion af ekstern støj, resultaterne af anden EU-lovgivning om støjkluder og en vurdering af behovet for yderligere EU-tiltag.

I denne tredje gennemførelsesrapport gennemgås situationen siden offentliggørelsen af den anden rapport². I den vurderes gennemførelsen af de foranstaltninger, der foreslås i den anden rapport fra 2017, på grundlag af evalueringen af direktivet fra 2016³.

Det Europæiske Miljøagentur (EEA) har anført, at støj er den næstvigtigste miljømæssige sygdomsfaktor i EU (efter luftforurening). Langvarig eksponering for høje støjforureningsniveauer kan have alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser (herunder højt blodtryk, hjerte-kar-sygdomme og for tidlig død) og i væsentlig grad påvirke fysisk sundhed, mental sundhed og velvære (herunder kroniske forstyrrelser såsom et højt niveau af søvnforstyrrelser, stress og/eller gener). 20 % af EU's befolkning — en ud af fem personer i alle aldersgrupper — bor i områder, hvor støjniveauet er sundhedsskadeligt⁴.

Inden for rammerne af den europæiske grønne pagt har EU forpligtet sig til at nå en målsætning om nulforurening for et giftfrit miljø. Handlingsplanen for nulforurening fra

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj ([EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12](#)).

² Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelse af direktivet om ekstern støj i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2002/49/EF [COM\(2017\) 151 final](#).

³ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, Refit evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise, [SWD\(2016\) 454 final](#).

⁴ Det Europæiske Miljøagentur, Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe, [EEA-rapport nr. 21/2019](#).

2021⁵ fastsætter et specifikt mål om inden 2030 at reducere antallet af personer, der kronisk forstyrres af transportstøj, med 30 % i forhold til 2017.

Kommissionen forpligtede sig i handlingsplanen for nulforurening til at:

- have bedre fokus på bekæmpelse af støj ved kilden — i overensstemmelse med resultaterne af evalueringen af direktivet om ekstern støj fra 2016³ og evalueringen fra 2020 af direktivet om ekstern støj⁶, navnlig ved at sikre korrekt gennemførelse og, hvor det er relevant, ved at forbedre EU's støjrelaterede regelsæt for vej køretøjer og deres dæk, jernbaner og luftfartøjer — ledsaget af parallelle tiltag på globalt plan
- følge op på evalueringen fra 2020 af direktivet om ekstern støj ved at behandle udendørs udstyr og gennemgå fremskridtene i 2022
- vurdere behovet for at fastsætte støjreduktionsmål på EU-plan i direktivet om ekstern støj.

Handlingsplanen for nulforurening pegede også på behovet for bedre at integrere medlemsstaternes støjhandlingsplaner i planerne for bæredygtig bytrafik ved samtidig at udvide det rene offentlige transportnet og fremme mere aktive transportmidler.

Både strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁷ og det ottende miljøhandlingsprogram bekræfter yderligere behovet for at reducere støj⁸, som hovedsagelig stammer fra transport. I den henseende indeholder strategien allerede en liste over de foranstaltninger, der skal træffes vedrørende dæk⁹, lufthavnsafgifter¹⁰ og fremme af jernbanetransport¹¹.

⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Vejen til en sund planet for alle — EU-handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord", [COM\(2021\) 400 final](#).

⁶ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, evaluering af direktiv 2000/14/EF om ekstern støj, der ledsager dokumentet Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelse og administration af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/14/EF af 8. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om støjmission i miljøet fra maskiner til udendørs brug [SWD\(2020\) 266 final](#).

⁷ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden [COM\(2020\) 789 final](#).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/591 af 6. april 2022 om et generelt EU-miljøhandlingsprogram frem til 2030 ([EUT L 114 af 12.4.2022, s. 22](#)).

⁹ Flagskibsinitiativ 1, foranstaltning 8: udvikle sammenhængende regler for dæks miljø-, energi- og sikkerhedspræstationer i 2023.

¹⁰ Flagskibsinitiativ 2, foranstaltning 16: revision af forordningen om lufthavnsslots og direktivet om lufthavnsafgifter i 2021 og 2022.

¹¹ Fire særskilte foranstaltninger:

- Flagskibsinitiativ 3, foranstaltning 18: EU's jernbanekorridorinitiativ for 2021 — handlingsplan for fremme af jernbanepassagertransport i 2021
- Flagskibsinitiativ 3, foranstaltning 19: træffe foranstaltninger til bedre styring og koordinering af den internationale jernbanetrafik, herunder om nødvendigt gennem reviderede regler for kapacitetstildeling og infrastrukturafgifter på togtrafik i 2022
- Flagskibsinitiativ 3, foranstaltning 20: revision af bytrafikpakken fra 2013 i 2021
- Flagskibsinitiativ 4, foranstaltning 24: EU's jernbanekorridorinitiativ for 2021 — revision af forordningen om korridorer for jernbanegodstransport i 2021.

2. Akustisk miljøkvalitet i EU og følgerne for den offentlige sundhed

WHO foretog en systematisk gennemgang af den videnskabelige dokumentation, der ligger til grund for kvantificeringen af de sundhedsmæssige virkninger af støj i 2014-2018. Forskningen i tre af de otte sundhedsvirkninger, der er forbundet med støj (hjerte-kar-sygdomme, søvnforstyrrelser og gener), udgjorde et tilstrækkeligt grundlag for stærke WHO-anbefalinger om at reducere støj til under bestemte niveauer afhængigt af kilden (tabel 1).

Tabel 1: WHO anbefalede maksimale støjniveauer (WHO 2018¹²)

	Støj om dagen, om aftenen og om natten (L_{den}) ¹³	Støj om natten (L_{night}) ¹³
Vej	53	45
Jernbane	54	44
Fly	45	40

I henhold til direktivet skal medlemsstaterne først indberette data til Kommissionen fra 55_{den} og fra 50 L_{night} . Disse niveauer ligger over WHO's anbefalede maksimale støjniveauer (tabel 1). Det betyder, at Kommissionens analyse, som er baseret på data fra medlemsstaterne i henhold til direktivet, dækker en mindre andel af EU's befolkning, end det ville være tilfældet, hvis medlemsstaterne skulle indsende data i overensstemmelse med WHO's anbefalinger.

EEA har anvendt disse indberettede data til at vurdere eksponeringen for støj i EU-medlemsstaterne. Dataene dækker 443 byområder (hvor veje, jernbaner, lufthavne og industrianlæg tages i betragtning) samt 61 større lufthavne, 422 000 km større veje og 39 000 km større jernbaner uden for byområder. Der blev anvendt en specifik metode¹⁴ til at udfylde mangler i medlemsstaternes indberetning af data. Resultaterne af denne vurdering fremgår af figur 1.

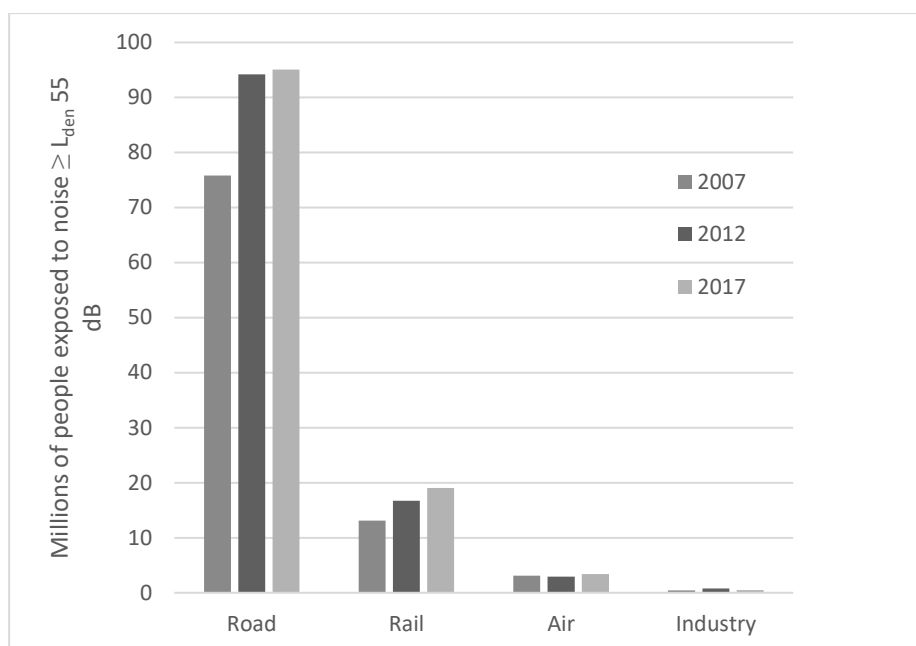
En undersøgelse bestilt af Kommissionen¹⁵ vurderede, hvor mange af EU's 447 millioner mennesker, der potentielt udsættes for skadelige støjniveauer, som ligger over det af WHO anbefalede maksimum. Den fandt, at dette var tilfældet for 167 millioner borgere i forbindelse med vejstøj, 36 mio. i forbindelse med jernbanestøj og 15 mio. i forbindelse med flystøj. Antallet af personer, der officielt blev indberettet til EEA som værende eksponeret over direktivets tærskelværdier, fremgår af figur 1 nedenfor.

¹² [Environmental noise guidelines for the European Region](#), Verdenssundhedsorganisationen, 2018.

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

¹⁴ [Støjindikatorer i henhold til direktivet om eksternt støj 2021](#). Metode til estimering af manglende data, Eionet-rapport — ETC/ATNI 2021/6, 2021.

¹⁵ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Miljø, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. et al., Assessment of potential health benefits of noise Reducing measures in the EU: Phenomena project, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2021. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>.



Figur 1: Antal personer, der blev eksponeret for ekstern støj på over 55 dB L_{den} i de 27 EU-medlemsstater i 2007, 2012 og 2017. Figuren viser en undergruppe for jernbaner, veje, lufthavne og industri, som krævet i direktivet for de tre nævnte år, ved at kombinere data for steder i og uden for byområder og baseret på data, der er indsendt til Kommissionen senest den 1. januar 2021¹⁶.

Tabel 2 nedenfor viser antallet af personer, der er stærkt generet, stærkt søvnforstyrrede og udsat for iskæmiske hjertesygdomme, samt antallet af for tidlige dødsfald på grund af støj.

Tabel 2: Sundhedsmæssige virkninger for den undergruppe af enheder, der kræves i henhold til direktivet, beregnet efter de metoder, der er udviklet af WHO, og på grundlag af data fra 2017¹⁷.

	Stærkt generet	Stærkt søvnforstyrret	Tilfælde af iskæmiske hjertesygdomme	For tidlig død
Vejtrafik	14 400 000	3 700 000	33 600	8 900
Jernbanetraffic	3 100 000	1 600 000	5 600	1 500
Luftrafikken	900 000	200 000	2 000	200

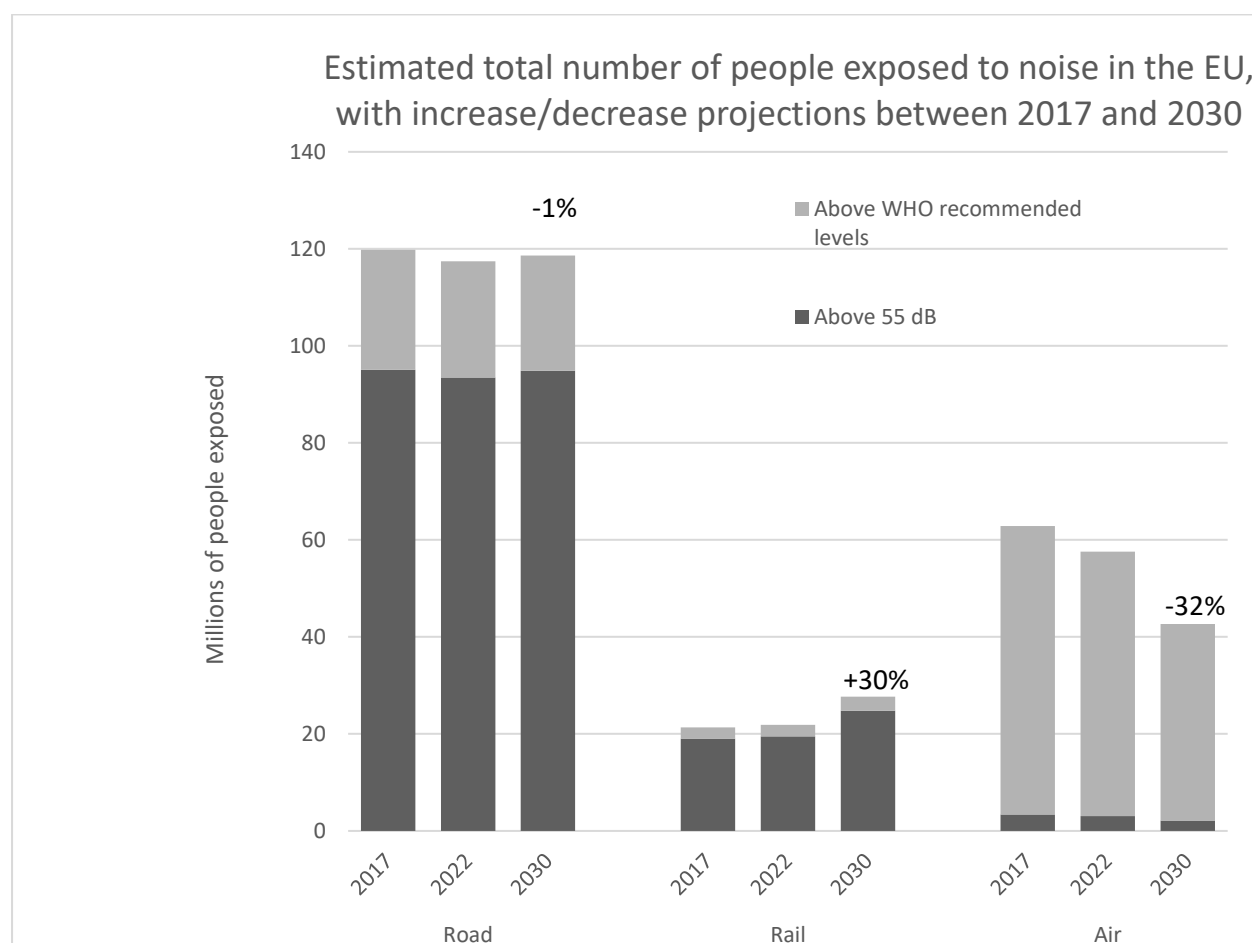
Medlemsstaterne har udarbejdet støjkort for næsten alle de krævede placeringer i løbet af de sidste 20 år. Disse kort er blevet ajourført fire gange (en gang hvert 5. år). I overensstemmelse med direktivets artikel 11, stk. 3, kan der findes støjdata på EEA's

¹⁶Kilde: det Europæiske Miljøagenturs interne beregninger af støjindikatoren, "Health impact of exposure to noise from transport", Det Europæiske Miljøagentur, 2022.

¹⁷Kilde: Det Europæiske Miljøagentur, "Health impact of exposure to noise from transport", Det Europæiske Miljøagentur. <https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1> (tilgået i november 2022).

websted¹⁸. Dette omfatter også "NOISE Observation and Information Service for Europe", der anvender en geospatial repræsentation, som nu er ved at blive gjort konsekvent og udvidet på EU-plan efter Kommissionens afgørelse fra 2021 om indførelse af en obligatorisk rapporteringsmekanisme¹⁹. De nye bestemmelser om rapportering, som trådte i kraft den 1. januar 2022, vil snart gøre det muligt at bestemme eksponering og sundhedsmæssige virkninger for alle boliger i EU (forudsat at der foreligger et støjkort). Det vil også være muligt at konsultere de foranstaltninger, som er indeholdt i de handlingsplaner, der er vedtaget.

Udsigterne for støjeksponeringen fremgår af figur 2 nedenfor.



Figur 2: Antal personer i EU-27, der er udsat for mere end direktivets 55 dB L_{den} ekstern støj (kombinerede data for lokaliteter i og uden for byområder) og over WHO-niveauerne²⁰. Overslagene for 2030 er baseret på gennemførelsen af eksisterende foranstaltninger på EU-plan og lokalt plan og tager højde for prognoser for trafik- og befolkningstilvækst.

¹⁸ <https://noise.eea.europa.eu/>.

¹⁹ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/1967 af 11. november 2021 om oprettelse af et obligatorisk dataregister og en obligatorisk informationsudvekslingsmekanisme i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF (EUT L 400 af 12.11.2021, s. 160).

²⁰ European Topic Centre on Human health and the environment, Projected health impacts from transportation noise — Exploring two scenarios for 2030 European Topic Centre on Human health and the environment, [ETC-HE Report 2022/5](#).

Støjeksponeringen er forblevet forholdsvis stabil og er ikke faldet på trods af 20 års gennemførelse af direktivet og andre nationale støjpolitikker og nationale støjgrænser. I den første rapport om integrerede prognoser for nulforurening blev det for nylig anslået, at antallet af personer, der er kronisk forstyrret af vejtransportstøj, sandsynligvis ikke vil falde med mere end 19 % inden 2030 (dvs. et godt stykke under det reduktionsmål på 30 %, der er fastsat i handlingsplanen for nulforurening), medmindre der træffes et betydeligt antal yderligere foranstaltninger på nationalt, regionalt og lokalt plan, og medmindre en styrket EU-indsats på tværs af relevante sektorer medfører en betydelig yderligere reduktion af støjforureningen²¹.

3. Gennemførelse af direktivet indtil nu

I henhold til direktivets artikel 7 og artikel 8 skal medlemsstaterne udarbejde kort og handlingsplaner for de byområder, veje, jernbaner og lufthavne, der er omfattet af direktivet. Med undtagelse af to medlemsstater, for hvilke der stadig er problemer, har 25 medlemsstater indtil videre udarbejdet næsten alle de nødvendige kort og har vedtaget mindst én femårig plan (som således dækker ca. 98 % af EU's befolkning).

Der var ikke desto mindre betydelige forsinkelser i den første og anden runde af kort og planer. Kommissionen har derfor indledt traktatbrudsprocedurer mod 15 medlemsstater²² for utilstrækkelig gennemførelse. Disse har primært fokuseret på manglen på støjkort, handlingsplaner og offentlige høringer. Bedre overholdelse af direktivets krav har gjort det muligt at afslutte syv traktatbrudsprocedurer²³, og der er gjort betydelige fremskridt med de øvrige otte. Denne håndhævelsesindsats har derfor i høj grad bidraget til gennemførelsen.

Der har også været 43 traktatbrudssager om manglende meddelelse, som oftest er blevet kædet sammen med forsinkelser i gennemførelsen af de tekniske ændringer, der indfører de nyeste metoder til beregning af støj og sundhed i medlemsstaternes nationale lovgivning.

Den Europæiske Unions Domstol afsagde domme i to sager om ukorrekt gennemførelse af direktivet i 2022²⁴. Retten fastslog navnlig, at uanset støjniveau og uanset de nationale støjgrænser skal medlemsstaterne altid udarbejde kort, vurdere sundhedsmæssige virkninger og vedtage handlingsplaner, hvor støj er eller kan blive skadelig for menneskers sundhed. Domstolen har endvidere fastslået, at handlingsplanerne har til formål at styre støj snarere end blot at reducere den. Domstolen har således bekræftet direktivets formål om at beskytte sundheden og har forklaret, at nationale grænser blot tjener som mulige kriterier ved prioriteringen af interventioner.

²¹ Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Første overvågnings- og perspektivrapport om nulforurening— "Vejene til renere luft, vand og jord i Europa", [COM\(2022\) 674 final](#).

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

²³ BE, CZ, HR, HU, RO, SI og SK.

²⁴ Dom af 13. januar 2022, Europa-Kommissionen mod Den Slovakiske Republik, C-683/20, [EU:C:2022:22](#), og dom af 31. marts 2022, Europa-Kommissionen mod Den Portugisiske Republik, C-687/20, [EU:C:2022:244](#).

Direktivet fastsætter ingen kildespecifikke grænseværdier på EU-plan, og det overlades derfor til medlemsstaterne at fastsætte bindende nationale grænseværdier, hvis de ønsker det. Sådanne værdier er blevet fastsat i 21 medlemsstater, og der er fastsat ikkebindende mål i yderligere fire medlemsstater. Indtil nu har der imidlertid kun været begrænset dokumentation for, at de håndhæves effektivt, muligvis fordi overholdelse af disse grænser kan kræve ensidige end-of-pipe-foranstaltninger på lokalt plan (f.eks. støjbarrierer), som har tendens til at være dyre og ikke omkostningseffektive¹⁵.

Vanskeligheden ved at håndhæve nationale og lokale grænser som led i handlingsplanerne afhænger også af, hvordan direktivet gennemføres i praksis. De kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af direktivet, som identificeret under overensstemmelseskontrollen, er typisk kommuner i byområder, operatører af jernbaneinfrastruktur for jernbaner og nationale myndigheder for lufthavne²⁵. De kompetente myndigheder varierer for veje, lige fra nationale netforvaltere til små og meget små kommuner. Som allerede bemærket i Kommissionens seneste rapport fra 2017 har to nylige undersøgelser fra Kommissionen^{15, 25} bekræftet, at valget af foranstaltninger er begrænset, fordi de kompetente myndigheder ikke altid har lov til at træffe alle mulige foranstaltninger. Mere specifikt omfatter udfordringerne med hensyn til støj kortlægning mangel på centraliseret og konsekvent datainput, mangel på effektiv koordinering mellem de forskellige kompetente myndigheder og manglende sammenlignelighed af de deraf følgende støj kort på tværs af jurisdiktioner. Alt i alt viser dokumentationen, at medlemsstater med en meget decentraliseret tilgang til gennemførelsen har haft særlig vanskeligt ved at sikre rettidig håndhævelse af de foranstaltninger, der skal gennemføre direktivet.

Alle 27 medlemsstater har gennemført de seneste ændringer af direktivets støj- og sundhedsvurderingsmetoder korrekt i deres nationale lovgivning, enten ved at vedtage nye gennemførelsesforordninger eller ved at tilpasse den eksisterende lovgivning. Der anvendes stadig nationale indikatorer ud over EU-indikatorerne (L_{den} og L_{night}), men harmoniseringen af vurderingsmetoderne i 2018²⁶ og harmoniseringen af sundhedsvurderingsmetoderne i 2022²⁷ har ført til en bedre tilpasning af vurderingen i hele EU ved at standardisere tilgangene.

Data fra 2022 vil anvende harmoniserede metoder og vil derfor ikke være direkte sammenlignelige med data fra tidligere år, hvor de nationale metoder blev anvendt. Tendenserne ved brug af data for 2007, 2012 og 2017 kan ikke desto mindre identificeres efter en korrektion for den nye metode, hvilket gør det muligt at foretage den analyse, der er

²⁵ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Miljø, [Study on airport noise reduction](#), juni 2022, ISBN 978-92-76-55622-0.

²⁶ Kommissionens delegerede direktiv (EU) 2021/1226 af 21. december 2020 om ændring med henblik på tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF for så vidt angår fælles støjvurderingsmetoder ([EUT L 269 af 28.7.2021, s. 65](#)). Kommissionens direktiv (EU) 2015/996 af 19. maj 2015 om fastlæggelse af fælles støjvurderingsmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF ([EUT L 168 af 1.7.2015, s. 1](#)).

²⁷ Kommissionens direktiv (EU) 2020/367 af 4. marts 2020 om ændring af bilag III til direktiv 2002/49/EF for så vidt angår fastsættelse af metoder til vurdering af skadelige virkninger af eksternt støj ([EUT L 67 af 5.3.2020, s. 132](#)).

beskrevet i de to ovenstående figurer. Disse korrigerede data vil også blive anvendt til at vurdere de fremskridt, der er gjort med hensyn til at nå 2030-målet for støj, som er fastsat i handlingsplanen for nulforurening.

I Kommissionens seneste gennemførelsesrapport blev der planlagt en række foranstaltninger til forbedring af situationen. Blandt de planlagte foranstaltninger har Kommissionen håndhævet medlemsstaternes forpligtelse til at vurdere støj og vedtage handlingsplaner via de ovennævnte traktatbrudsprocedurer. For at forbedre gennemførelsen genovervejede nogle medlemsstater den ansvarsfordeling, som Kommissionen havde foreslået. Kommissionen har fremmet bypolitikken gennem retningslinjerne for planer for bæredygtig bytrafik. Den har også gjort det lettere at gennemføre jernbanestøjløsninger gennem finansiering²⁸ og banet vejen for foranstaltninger til at tilskynde markedsadgang for mindre støjende vej køretøjer og luftfartøjer ved at foreslå klassificeringskriterier²⁹.

Direktivets artikel 1 kræver en kombineret tilgang bestående af lokale foranstaltninger, der gennemføres ved hjælp af handlingsplaner, og EU-lovgivning om kildeemissioner. Kommissionen har derfor undersøgt, hvilke foranstaltninger der bedst kan gennemføres på EU-plan og lokalt plan for at reducere støj på en omkostningseffektiv måde, og på hvilket niveau lovgivningen bør vedtages.

Tre af de foranstaltninger, der er identificeret i de to foregående rapporter, er endnu ikke blevet gennemført: en ny afgrænsning af direktivet, tilpasning af kilde lovgivningen og sammenkædning af interventioner med sundhedsmål. Det er nu muligt at gå videre med disse foranstaltninger på grund af den forbedrede viden om de sundhedsmæssige virkninger og omkostningerne ved foranstaltningerne.

Direktivet kræver også, at de kompetente myndigheder beskytter mod støj i stille områder i by- og landområder. Udpegningen og beskyttelsen af stille områder har hovedsagelig fundet sted i byerne, og der er behov for yderligere fremskridt med hensyn til at udpege og beskytte stille områder i landdistrikterne. Dette kan skyldes, at direktivet ikke indeholder en konsekvent definition af sådanne stille områder.

Der er en mere generel mangel på klarhed i direktivet med hensyn til den manglende sammenhæng mellem det brede anvendelsesområde i artikel 2³⁰ — som synes at omfatte al ekstern støj, som mennesker udsættes for — og den kendsgerning, at borgerne i deres andragender klager over negative sundhedsmæssige virkninger, ikke blot fra transportkilder,

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 ([EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38](#)).

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 ([EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13](#)).

³⁰"1. Dette direktiv gælder for ekstern støj, som mennesker udsættes for navnlig i bebyggede områder, i offentlige parker eller andre stille områder i byområder, i stille områder på åbent land, nær skoler, hospitaler og 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 eller støj, der skyldes militære aktiviteter i militærområder."

men også fra støj fra vindmøller og kommercielle aktiviteter. Disse to kilder er ikke udtrykkeligt nævnt i definitionen af ekstern støj i artikel 3, litra a)³¹, og er derfor ikke omfattet af direktivet. Artikel 4 (kompetente myndigheder) rejser ikke særlige spørgsmål, fordi myndighederne er blevet klart identificeret af medlemsstaterne. De indikatorer, der er defineret i artikel 5, navnlig L_{den} og L_{night} , er blevet anvendt konsekvent. Vurderingsmetoderne blev ajourført i 2021, og alle medlemsstater har gennemført dem i deres nationale lovgivning. Der er fortsat nogle specifikke spørgsmål i forbindelse med kortene i artikel 7 og handlingsplanerne i artikel 8. Navnlig er ca. 2 % af EU's befolkning, som burde have været omfattet af kort og planer, stadig ikke omfattet. Som krævet i artikel 9 blev der afholdt en offentlig høring om alle de handlingsplaner, der blev vedtaget. Dette skete typisk i form af en publikation på den kompetente myndigheds websteder. Endelig førte betydelige forsinkelser i rapporteringen af kortene og handlingsplanerne som krævet i artikel 10 i sidste ende til, at mange kort og planer først blev rapporteret i 2021.

4. Resultater af direktivet indtil nu

For at vurdere direktivets hidtidige resultater med hensyn til at reducere sundhedsproblemer er det først nødvendigt at vurdere, hvor teknisk muligt det er at reducere støjbelastningen med de løsninger, der er til rådighed på nuværende tidspunkt, og uden at begrænse transporten i alvorlig grad. Ovennævnte 2021-undersøgelse, som Kommissionen bestilte¹⁵, analyserede data fra medlemsstaterne, andre relevante EU-dokumenter og nationale dokumenter og den seneste videnskabelige litteratur. Den gennemførte også en omfattende høring af kompetente myndigheder og interessenter fra alle medlemsstater gennem dybdegående interviews, to workshops og en offentlig onlinehøring. Overordnet set bekræftede den de fleste af resultaterne af evalueringsundersøgelsen fra 2016, navnlig at direktivet er i overensstemmelse med anden lovgivning og stadig er relevant for støjproblemet, og at gennemførelsen af foranstaltningerne gennem handlingsplaner er omkostningseffektiv.

Undersøgelsen fra 2021¹⁵ viste også, at den maksimale teknisk mulige støjreduktion mellem 2017 (datoen for den seneste analyse) og den relativt nært forestående dato 2030 er ca. 45 %. Direktivet yder et væsentligt bidrag til denne potentielle reduktion, fordi det fungerer som rammelovgivning til at forbinde EU-lovgivningen og den nationale lovgivning og kan koordinere gennemførelsen af foranstaltninger og dermed forbedre deres resultater og i sidste ende gøre investeringerne i disse foranstaltninger effektive. Direktivet foreskriver ikke, hvilke prioriterede foranstaltninger der bør overvejes, så de gennemførte foranstaltninger kan i nogle tilfælde forblive ineffektive (f.eks. reducerer glatte hjul på nye godsvogne, som kører på ikke-glatte skinner, ikke så meget støj, som de ville kunne på godt vedligeholdte skinner). De direkte administrative omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af direktivet er meget lave (0,04 EUR pr. berørt indbygger pr. år). Direktivet er fortsat den vigtigste katalysator for videnbaserede, digitaliserede vurderinger af støjrelaterede

³¹ ""ekstern støj": uønskede eller skadelige udendørslyde fremkommet ved menneskers aktiviteter, herunder støj fra transport, vej-, jernbane- eller flytrafik og fra industrianlæg som defineret i bilag I til Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening".

sundhedsvirkninger, og på grundlag af dets resultater kan der træffes effektive beslutninger på lokalt, regionalt, nationalt og EU-plan.

Direktivet angiver ikke, hvilke foranstaltninger der skal anvendes, så dets direkte virkninger er begrænset til en harmonisering af tilgangen til vurdering af virkningerne. Direktivet fastsætter ikke et specifikt mål eller prioriterer foranstaltninger, der skal træffes på lokalt, nationalt eller grænseoverskridende plan. Selv om de lokale handlingsplaner er centrale for støjreduktion, er det op til hver enkelt af dem at specificere det lokale ambitionsniveau og de foranstaltninger, der skal træffes, efter at have vurderet, hvilke sundhedsmæssige fordele disse foranstaltninger vil medføre, og eventuelt korrigeret dem på grundlag af feedback fra den brede offentlighed.

Undersøgelsen fra 2021¹⁵ viste, at de kompetente myndigheder nu har en meget klarere forståelse af støjproblemets omfang og af de løsninger, de har til rådighed — men at den brede offentlighed ikke altid er klar over støjsituationen og omfanget af dens indvirkning på sundheden.

Evalueringen fra 2016³ viste, at direktivet er relevant (fordi støj stadig er et stort problem for mennesker), og at det er i overensstemmelse med anden EU-lovgivning, selv om det ikke anvendes effektivt til at styre anden lovgivningsmæssig udvikling og gennemføre lokale foranstaltninger. Direktivet forfølger sit mål om at harmonisere støjstyringsprocessen på en omkostningseffektiv måde. Det vil være yderst omkostningseffektivt at gennemføre de støjforanstaltninger, der foreslås i nogle lokale og nationale handlingsplaner: undersøgelsen fra 2021¹⁵ bekræftede dette ved at vise, at der er et afkast på 10 EUR i samfundsmæssige fordele for hver euro, der bruges på specifikke foranstaltninger. Det betyder, at medlemsstaternes myndigheder ved at vedtage specifikke støjforanstaltninger ikke blot bidrager til at løse et sundhedsproblem, men også skaber langsigtede samfundsmæssige fordele. Den merværdi, som EU hidtil har tilført, omfatter forbedret harmonisering og digitalisering af støjstyringsprocesser i hele EU, selv om disse processer endnu ikke har givet de sundhedsmæssige fordele, der er omhandlet i direktivets artikel 1, litra c). Undersøgelsen fra 2021 understreger, at der ville være sket en betydelig reduktion af de negative sundhedsmæssige virkninger i overensstemmelse med artikel 1, hvis de eksisterende tekniske foranstaltninger var blevet gennemført (f.eks. ved at tilpasse eksisterende produkter eller anvende relevante transportmidler på anden måde) til en pris på blot et lille tocifret eurobeløb pr. EU-borger om året³².

I undersøgelsen fra 2021¹⁵ blev de mest omkostningseffektive foranstaltninger afprøvet på grundlag af et referencescenarie med henblik på at kvantificere de sundhedsmæssige fordele. For veje er den bedste løsning, i betragtning af at de elektriske køretøjer ikke er mindre støjende end køretøjer med forbrændingsmotor ved hastigheder over 30 km/h, at anvende

³² For eksempel var de samlede omkostninger for første år på EU-plan til gennemførelse af alle de foranstaltninger vedrørende veje, jernbaner og lufthavne, der blev taget i betragtning i 2021-undersøgelsen, ca. 13 mia. EUR. Hertil kan føjes de 20 mia. EUR i omkostninger til støjbarrierer. Der er ingen omkostninger forbundet med flystøj, bortset fra et forbud mod natflyvninger.

bedre dæk og forbedre vejbelægningerne på bestemte steder. For jernbanernes vedkommende er den bedste løsning at forbedre skinnerne og vedligeholde støjsvage køretøjer, og for lufthavnenes vedkommende skal der træffes foranstaltninger til at drive flyene på den mindst støjende måde, forny flåden og reducere trafikken om natten. Med hensyn til støj fra industrien sigter Kommissionens nylige forslag³³ om at revidere direktiv 2010/75/EU om industrielle emissioner (IE-direktivet)³⁴ mod yderligere at beskytte menneskers sundhed og miljøet mod de skadelige virkninger af forurening fra store agroindustrielle anlæg. Dette forventes også at skabe positive sidegevinster gennem yderligere støjreduktion.

5. Hidtidige resultater af anden EU-lovgivning om støjkilder

EU har følgende relevante bestemmelser om støj fra veje, jernbaner, luftfartøjer, udendørs udstyr og industrielle kilder.

De relevante instrumenter for **vejstøj** er: forordning (EU) nr. 540/2014 for personbiler, varevogne, busser og lastbiler³⁵, forordning (EU) nr. 168/2013 for knallerter og motorcykler³⁶, forordning (EU) 2019/2144 om typegodkendelse af vej køretøjer, herunder dækkraft³⁷, og forordning (EU) 2020/740 om mærkning af dæk³⁸. To nylige undersøgelser³⁹ af potentialet i de første to af disse forordninger konkluderede, at de ikke gav de fulde fordele, og viste navnlig, at den mest omkostningseffektive foranstaltning ville have været at kræve anvendelse af støjsvage dæk. Forordning (EU) nr. 540/2014 og forordning (EU) 2020/740 kunne potentielt have ført til anvendelse af støjsvage dæk på nyfremstillede køretøjer. Navnlig kunne forordning (EU) 2020/740 have hjulpet indirekte, hvis den havde

³³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) og Rådets direktiv 1999/31/EF af 26. april 1999 om deponering af affald [COM\(2022\) 156 final](#).

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) ([EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17](#)).

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 540/2014 af 16. april 2014 om motorkøretøjers og udskiftningslyddæmpningssystemers støjniveau og om ændring af direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 70/157/EØF ([EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131](#)).

³⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler ([EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52](#)).

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166 ([EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1](#)).

³⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/740 af 25. maj 2020 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstoffektivitet og andre parametre, om ændring af forordning (EU) 2017/1369 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1222/2009 ([EUT L 177 af 5.6.2020, s. 1](#)).

³⁹ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for det Indre Marked, Erhvervspolitik, Iværksætteri og SMV'er, [Study on sound level limits of M- and N-category vehicles: final report](#), Publikationskontoret, 2022. Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for det Indre Marked, Erhvervspolitik, Iværksætteri og SMV'er, [Technical support for the impact assessment on Euro 5 step of L-category sound emissions level limits: final report](#), Publikationskontoret, 2022.

været mere effektiv med hensyn til at overbevise forbrugerne om at foretrække støjsvage dæk⁴⁰.

De vigtigste instrumenter for **jernbanestøj** er forordning (EU) nr. 1304/2014 om støj fra rullende materiel⁴¹ og forordning (EU) 2015/429 om de nærmere regler for opkrævning af afgifter for omkostninger ved støjgener⁴². Forordning (EU) nr. 1304/2014 er for nylig blevet revideret, og fra december 2024 indføres der "strækninger med mindre støj" på de mest anvendte fragtruter i EU, hvor næsten kun støjsvagt godsmateriel vil blive tilladt. Dette vil også skabe betydelige afsmittende virkninger for resten af nettet. I stedet blev det i evalueringen fra 2021 af forordning (EU) 2015/429 om afgifter for omkostninger ved støjgener konkluderet, at forordningen havde en positiv, men temmelig begrænset virkning på overgangen til støjsvagt godsmateriel⁴³, og at den derfor ophæves.

Det relevante instrument for **flystøj** er forordning (EU) nr. 598/2014 om regler og procedurer for støjrelaterede foranstaltninger i lufthavne⁴⁴. I 2022-undersøgelsen om reduktion af støj fra lufthavne²⁵ blev der konstateret en række mangler i forbindelse med forordningens gennemførelse. Undersøgelsen understregede også, at begrebet støjbekæmpelsesmål, der er fastsat i forordning (EF) nr. 598/2014, ikke klart afspejles i direktivet om ekstern støj. Interessenterne har ofte anmodet om en ændring med henblik herpå og også om at få oplyst, hvordan omkostningseffektiviteten af forskellige foranstaltninger kan vurderes.

EU-lovgivningen om **støj fra maskiner til udendørs brug**, som primært er omfattet af direktivet om ekstern støj⁴⁵, er også relevant. I evalueringen fra 2020 af dette direktiv⁴⁶ blev det konkluderet, at det havde bidraget væsentligt til at reducere støjemissionen fra maskiner til udendørs brug og til at sikre, at fabrikanterne investerer i forskning i og udvikling af relevante konstruktioner, mekanismer og strategier, og at det stadig var den primære drivkraft bag støjreduktion for denne type udstyr. Evalueringen pegede imidlertid også på nogle få kritiske punkter, der kan forbedres, navnlig behovet for at tilpasse en række punkter for at afspejle den tekniske udvikling (f.eks. anvendelsesområde, støjgrænser, støjmålemetoder,

⁴⁰ Vurdering af behovet for at revidere Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstofeffektivitet og andre vigtige parametre [COM\(2017\) 658 final](#).

⁴¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel, om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU ([EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421](#)).

⁴² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/429 af 13. marts 2015 om fastsættelse af metoderne, der skal følges, når der opkræves afgifter for omkostningerne ved støjgener ([EUT L 70 af 14.3.2015, s. 36](#)).

⁴³ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — Resumé af evalueringen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/429 og reglerne for støjdifferentierede sporadgangsafgifter [SWD\(2021\) 72 final](#).

⁴⁴ Forordning (EU) nr. 598/2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi ([EUT L 173 af 12.6.2014, s. 65](#)).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/14/EF af 8. maj 2000 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om støjemission i miljøet fra maskiner til udendørs brug ([EFT L 162 af 3.7.2000, s. 1](#)).

⁴⁶ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, Evaluering af direktiv 2000/14/EF om ekstern støj, [SWD\(2020\) 266 final](#).

procedurer for overensstemmelsesvurdering, indsamling af støjdata og tilpasning til den "nye lovgivningsmæssige ramme"⁴⁷).

6. Henstillinger og næste skridt

Data fra støjkort viser, at det store antal personer, der lider af alvorlige helbredsvirkninger som følge af støj, har været ret stabilt i de seneste 15 år.

I december 2022 offentliggjorde Kommissionen den første integrerede overvågnings- og prognoserapport om nulforurening, som indeholder et støjperspektiv⁴⁸. Rapporten påpeger, at det mål, der er fastsat i handlingsplanen for nulforurening, om inden 2030 at reducere antallet af personer, der er kronisk forstyrret af transportstøj, med 30 % i forhold til 2017, ikke vil blive nået, medmindre der træffes yderligere foranstaltninger. Rapporten forudser endvidere, at selv med de planlagte foranstaltninger vil det samlede antal personer, der er kronisk forstyrret af transportstøj, stige med 3 % frem til 2030, men det forklares også, at et betydeligt antal supplerende foranstaltninger, der træffes på lokalt plan, kan reducere antallet af personer, der er kronisk forstyrret af støj fra transport, med 19 % inden 2030. Rapporten konkluderede, at der er behov for en meget større indsats for at bekæmpe støj fra vejtransport, som stadig er den største kilde til støjforurening. Hvis målet for handlingsplanen for nulforurening skal nås, vil det kræve foranstaltninger, der ikke kun er rettet mod områder med akutte støjproblemer, men også områder med moderate støjniveauer. Dette vil kræve en kombination af foranstaltninger, herunder strengere støjregler for vejtransport, bedre by- og transportplanlægning og betydelige reduktioner i vejtrafikken og hastigheden af vejtrafikken i byerne.

En reduktion af antallet af personer, der er kronisk forstyrret af transportstøj i EU, kræver handling på alle niveauer (på EU-plan, nationalt, regionalt og lokalt plan).

Der findes allerede omkostningseffektive løsninger, som derfor bør anvendes hurtigere. Undersøgelsen fra 2021¹⁵ om direktivet om ekstern støj havde til formål at forbedre gennemførelsen af de mest omkostningseffektive foranstaltninger ved at identificere en række lokale, nationale, europæiske og internationale love, der er drivkraften bag indsatsen på dette område. Yderligere undersøgelser i 2021³⁹ og 2022²⁵ vedrørende lovgivningen for vejkøretøjer og håndteringen af støj fra lufthavne bekræftede, at dette er de væsentligste indsatsområder.

⁴⁷ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF ([EUT L 218 af 13.8.2008, s. 82](#)).

⁴⁸ Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Første overvågnings- og perspektivrapport om nulforurening— "Veje til renere luft, vand og jord i Europa", [COM\(2022\) 674 final](#).

Denne rapport bygger på Det Europæiske Miljøagenturs rapport fra September 2022 "[Outlook to 2030 - can the number of people affected by transport noise be cut by 30%?](#)".

Ovennævnte undersøgelser viste også, at der ikke findes nogen enkelt lov eller foranstaltning, der i sig selv vil strømline gennemførelsen af de rette foranstaltninger til at opnå betydelige reduktioner. I stedet vil et begrænset sæt harmoniserede forbedringer af et meget lille antal instrumenter gøre det muligt at reducere støjeksponeringen. Den nuværende lovgivning blev anset for at være sammenhængende (i den forstand, at der ikke er overlapninger eller modsigelser), men fremskridtene blev hæmmet af manglen på et fælles støjpolitisk mål. Støj målet og forpligtelserne i handlingsplanen for nulforurening har imidlertid styrket det politiske momentum med hensyn til at fremskynde og intensivere politikker og lovgivningsmæssige tiltag til reduktion af støjforurening.

Det vigtigste behov er at imødegå støj fra vejtransport ved hjælp af yderligere foranstaltninger og praktiske indgreb. For veje er det nødvendigt at overveje brugen af støjsvage dæk, støjsvage vejbelægnings og reducerede hastighedsgrænser, da elektrificering af køretøjer ikke vil give nogen fordele. Navnlig skal lovgivningen om dæk styrkes for at opnå den størst mulige fordel, fordi dette er den mest omkostningseffektive støjreduktionsforanstaltning^{15, 39}. Foranstaltninger for andre transportformer bør omfatte støjsvage og glatte skinner sammen med støjsvage vogne til jernbanerne samt forbedrede flyveprocedurer sammen med natforanstaltninger for flyveoperationer. Innovative transportforms- og transportinfrastrukturoperatører bør også tilskyndes til at engagere sig yderligere i teknologier og produkter med "støjsvagt design".

En effektiv indsats kræver en samlet tilgang på tværs af alle relevante sektorer, der samler alle de forskellige relevante aktører.

På EU-plan vil Kommissionen, hvor det er nødvendigt, prioritere indsatsen for at:

- revidere grænseværdierne for dæk på grundlag af FN/ECE-regulativ nr. 117⁴⁹
- fremskynde indførelsen af udelukkende støjsvage godsvogne ved at forbedre gennemførelsen af "mere støjsvage ruter" i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1304/2014⁴¹
- fremme forbedrede procedurer for at reducere støj fra luftfartøjers landing og start
- indføre miljøafgifter for at øge brugen af støjsvage luftfartøjer i forbindelse med revisionen af direktivet om lufthavnsafgifter⁵⁰.

Kommissionen vil også støtte medlemsstaterne med relevante værktøjer og tiltag inden for rammerne af handlingsplanen for nulforurening.

På nationalt plan er gennemførelsen af direktivet om ekstern støj og af den relevante kildelovgivning fortsat af afgørende betydning. Medlemsstaterne skal fremskynde deres indsats for at overholde reglerne og sikre, at deres støjhandlingsplaner systematisk omfatter:

⁴⁹ Regulativ nr. 117 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af dæk med hensyn til rullestøjsemission og/eller vejgreb på vådt underlag og/eller rullemodstand [2016/1350] ([EUT L 218 af 12.8.2016, s. 1](#)).

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter ([EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11](#)).

- indførelse af støjsvage belægninger, hver gang der skiftes belægning på en trafikeret vej, under anvendelse af retningslinjerne for grønne offentlige indkøb⁵¹
- lavere hastighedsgrænser, hvor der er andre sidegevinster såsom sikkerhed
- vedligeholdelse af jernbanespor, således at skinnerne holdes glatte, og indførelse af lavemissionsspor i nærheden af husholdninger
- fastsættelse af passende støjbekæmpelsesmål i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 598/2014 om lufthavnsstøj sammen med effektive foranstaltninger til at nå disse mål.

Der er behov for et optimalt samarbejde mellem nationale, regionale og lokale myndigheder. Det er også nødvendigt at styrke lokale aktører yderligere og tilskynde dem til at gentage førende initiativer fra byer i hele EU for at tackle eksponeringen for ekstern støjforurening i byområder og fremme sundhed og god livskvalitet. Repræsentanter for civilsamfundet bør også tilskyndes yderligere til at sikre, at handlingsplaner for støjstyring gennemføres korrekt, og at støjreduktion forbedres på lokalt plan.

Kommissionen vil derfor fuldt ud udnytte potentialet i aftalen om grønne byer til at fremskynde nedbringelsen af støjforureningen på byniveau. Den banebrydende indsats i de 100 byer, der allerede har underskrevet aftalen om grønne byer⁵², bør inspirere andre byer i EU. Tilsagnet fra underskriverne af aftalen om grønne byer — som omfatter gennemførelse af direktivets handlingsplaner — om at opnå en betydelig reduktion af støjforureningen inden 2030 og komme tættere på de niveauer, der anbefales af Verdenssundhedsorganisationen, er forbilledligt. De vil ikke blot udarbejde ambitiøse planer, men også forpligte sig til at sikre, at de gennemføres. Korrekt udarbejdelse af omkostningseffektive støjhandlingsplaner kræver kvalificeret ekspertise, og alle lokale myndigheder kan bruge dette netværk af byer som en stor videnressource.

Kommissionen vil bygge videre på tilsagnene fra underskriverne af aftalen om grønne byer ved at fremme udvekslingen af retningslinjer for udarbejdelse af støjhandlingsplaner. Den vil også tilskynde til målrettet anvendelse af støtteordninger såsom TAIEX-EIR PEER 2 PEER-værktøjet for underskrivere af aftalen om grønne byer og de kompetente myndigheder, navnlig med henblik på at udbrede god praksis for styring af støj i byer i hele EU. Desuden vil anvendelsen af instrumentet for teknisk støtte (TSI)⁵³, som giver medlemsstaterne (efter anmodning) målrettet teknisk ekspertise til at udforme og gennemføre reformer på en lang række politikområder (herunder gennemførelsen af miljøkrav, der følger af EU's miljølovgivning, såsom direktivet om ekstern støj), blive betragtet som en måde, hvorpå indsatsen på byniveau kan styrkes.

⁵¹ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance, [SWD\(2016\) 203 final](#).

⁵² [Aftalen om grønne byer](#) er en bevægelse af EU-borgmestre, der har forpligtet sig til at gøre byer renere og sundere. Den har til formål at forbedre livskvaliteten for alle EU-borgere og fremskynde gennemførelsen af relevant EU-miljølovgivning. Med undertegnelsen af aftalen forpligter byerne sig til at behandle fem områder af miljøforvaltningen: luft, vand, natur og biodiversitet, den cirkulære økonomi og affald samt støj.

⁵³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/240 af 10. februar 2021 om oprettelse af et instrument for teknisk støtte ([EUT L 57 af 18.2.2021, s. 1](#)).

Kommissionen vil ikke blot styrke de igangværende kortsigtede foranstaltninger vedrørende kilde Lovgivning, men også søge at forbedre gennemførelsen af direktivet om ekstern støj. Kommissionen vil også vurdere mulige forbedringer af direktivet, herunder støjreduktionsmål på EU-plan (som understreget i handlingsplanen for nulforurening).

Endelig vil Kommissionen i overensstemmelse med den europæiske grønne pagts holistiske tilgang overveje potentielle synergier i bekæmpelsen af støjforurening uden for anvendelsesområdet for direktivet om ekstern støj, som primært omhandler virkninger for menneskers sundhed. Kommende forskning⁵⁴ og øget adgang til data, herunder gennem det europæiske havobservations- og havdatanetværk (EMODnet)⁵⁵, vil give et bedre indblik i et mere integreret perspektiv, der omfatter støjpåvirkninger på miljøet og biodiversiteten (f.eks. dem, der behandles i forbindelse med undervandsstøj i forbindelse med havstrategirammedirektivet).

⁵⁴ Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 6.12.2022 om vedtagelse af arbejdsprogrammet for 2023-2024 inden for rammerne af særprogrammet til gennemførelse af Horisont Europa — rammeprogrammet for forskning og innovation og om finansieringen heraf, [C\(2022\) 7550 final](#).

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