



Bruxelles, den 20.3.2023
COM(2023) 139 final

ANNEX

BILAG

til

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**

BILAG

Nøglebudskaber i rapporten 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".

De sundhedsskader, der er forbundet med **støjforurening**, såsom risikoen for hjerte-kar-sygdomme, søvnforstyrrelser og gener¹, har været ret stabile siden 2012.

Til trods for de fremskridt, der er gjort, er over 10 % af de for tidlige dødsfald i EU hvert år stadig relateret til miljøforurening². Dette skyldes hovedsagelig høje niveauer af luftforurening, men også **støjforurening** og eksponering for kemikalier, som sandsynligvis er undervurderet³. Forurening er ikke ligeligt fordelt i hele EU. Sårbare personer, herunder børn, ældre og personer, der lider af astma eller andre luftvejssygdomme eller hjerte-kar-sygdomme, er mere følsomme over for eksponering for forurening, og personer i lavere socioøkonomiske grupper er generelt også udsat for højere forureningsniveauer⁴.

Omfanget af indvirkningen af **undervandsstøj**, mikroplast og lysforurening⁵ på biodiversiteten bliver stadig tydeligere⁶.

Med hensyn til støjforurening forekommer det på nuværende tidspunkt usandsynligt, at målet for nulforureningsstøj, som går ud på at reducere antallet af personer, der skades af transportstøj, med 30 % inden 2030 (sammenlignet med 2017), vil blive nået. De nuværende skøn viser, at antallet ikke vil falde med mere end 19 % i 2030, medmindre der træffes et betydeligt antal yderligere foranstaltninger på nationalt, regionalt og lokalt plan, og medmindre en styrket EU-indsats på tværs af alle relevante transportsektorer fører til en betydelig yderligere reduktion af støjforureningen. Afstanden til målet kan reduceres yderligere, hvis medlemsstaterne styrker deres foranstaltninger. Dette vil bl.a. omfatte strengere støjregler og håndhævelse⁷ heraf på transportområdet, f.eks. forbedring af køretøjer og deres drift og en betydelig reduktion af vejtrafikken og hastighedsgrænserne i byerne⁸. Sidstnævnte er allerede planlagt af mange byer som led i deres klima- og luftkvalitetsforanstaltninger.

Generelt er forureningsniveauerne faldende på flere forureningsområder, f.eks. med hensyn til luft- eller pesticidforurening. Samtidig er der fortsat andre forureningsproblemer. F.eks. har tendenserne for **støj**, næringsstofforurening eller produktion af kommunalt affald været

¹ [EEA \(2022\)](#): "Health impacts of exposure to noise from transport".

² Se [her](#).

³ Kun undervurdering af et begrænset antal risikofaktorer tages i betragtning, og der tages f.eks. ikke højde for de reelle sundhedsrisici, der er forbundet med eksponering for kemikalier. Der arbejdes for øjeblikket med dette inden for Horisont Europa-partnerskabet for risikovurdering af kemikalier ([PARC](#)).

⁴ [Miljøagenturets rapport nr. 22/2018](#) og nyt signal [her](#).

⁵ F.eks. [Miljøagenturets ETC-HE-rapport 2022/8](#): "Review and Assessment of Available Information on Light Pollution in Europe".

⁶ Se signalerne [her](#).

⁷ Se f.eks. [NEMO-projektet](#).

⁸ Der vil blive offentliggjort yderligere oplysninger i den kommende rapport om gennemførelsen af direktivet om ekstern støj.

ret stabile i de seneste år. Opfyldelsen af 2030-målene for nulforurening er ikke sikret for disse.