



Bruxelles, den 30.3.2017
COM(2017) 151 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

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

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

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

1. Indledning

I henhold til artikel 11 i direktivet om ekstern støj¹ ("direktivet") skal Kommissionen udarbejde en gennemførelsesrapport hvert 5. år. Ud over at adressere gennemførelsen kræver direktivet, at rapporten indeholder en gennemgang af det akustiske miljø og målene og foranstaltningerne vedrørende reduktion af ekstern støj (lovgivning om støj ved kilden) samt en vurdering af behovet for yderligere fællesskabsforanstaltninger. Denne anden gennemførelsesrapport gennemgår situationen siden offentliggørelsen af den første rapport² og omhandler desuden handlingsplanen efter den evaluering af direktivet, som fandt sted i 2016 i forbindelse med Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering (REFIT). Den bør derfor læses sammenholdt med den respektive underbyggende undersøgelse og arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene³.

Støjforurening udgør fortsat et stort miljø- og sundhedsproblem i Europa. Videnskabelig dokumentation viser, at langvarig udsættelse for høje niveauer af støjforurening kan have alvorlige sundhedsmæssig indvirkning på funktioner, der kontrolleres af det menneskelige hormonsystem og af hjernen, såsom hjerte-kar-sygdomme, søvnforstyrrelser og generelle gener (en følelse af ubehag, som påvirker den generelle velbefindende). Ifølge Verdenssundhedsorganisationen (WHO) forårsager støjforurening en sygdomsbyrde, som blandt miljørelaterede årsager i Europa kun overgås af luftforurening.

Miljørelaterede belastninger og risici for sundhed og trivsel er også kernen i de spørgsmål, som optager borgerne⁴, og EU har en rolle at spille med hensyn til at beskytte sine borgere mod sådanne belastninger og risici og dermed også gøre EU's byer mere bæredygtige. Et mål om at nedbringe antallet af personer, der udsættes for skadelige virkninger fra ekstern støj (skal indberettes i henhold til direktivets artikel 11, stk. 2) er blevet fastsat i det 7. miljøhandlingsprogram⁵. Med henblik herpå er der behov for innovative løsninger, som også kan bidrage til opfyldelsen af Kommissionens generelle prioritet nr. 1: Nyt skub i beskæftigelse, vækst og investeringer.

På EU-plan er direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj det vigtigste retlige instrument til beskyttelse af borgerne mod overdreven støjforurening fra vej-, jernbane- og lufthavnstrafik samt fra store industrialanlæg. Formålet hermed er dobbelt: 1) at fastlægge en fælles strategi til at undgå, forebygge eller mindske de skadelige virkninger af miljøstøj, og 2)

¹ EFT L 189 af 18.7.2002.

² KOM(2011) 321 endelig.

³ Alle rapporter er tilgængelige på http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

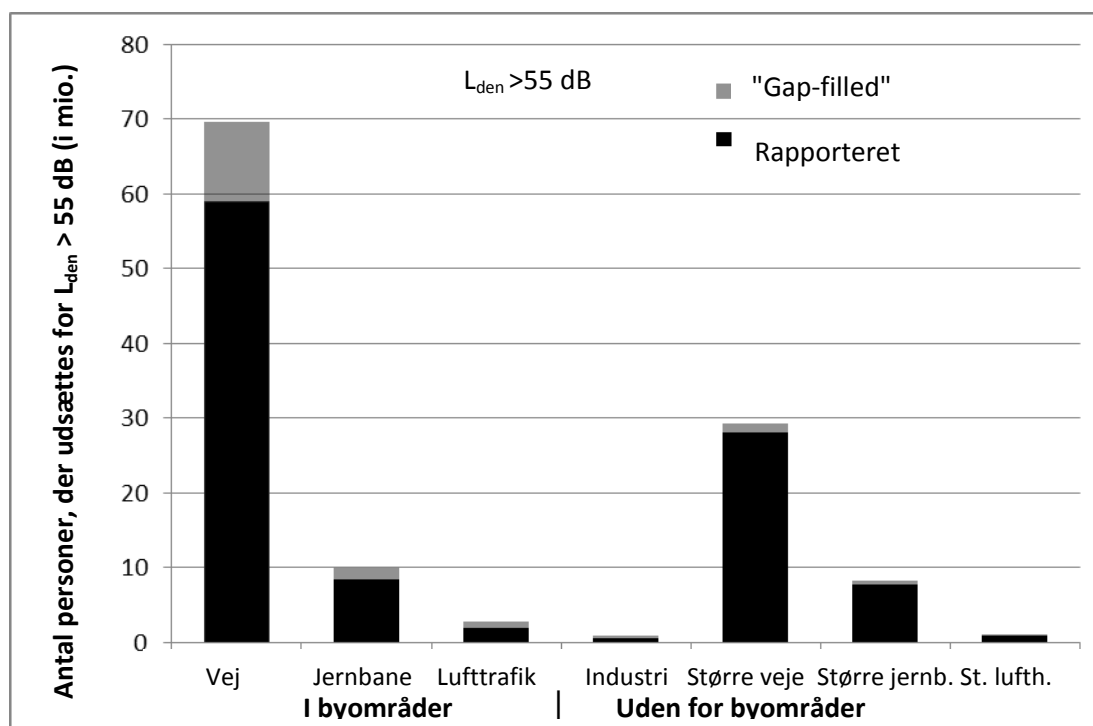
⁴ Eurostat "Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs", 2016, s.135; er tilgængelig på: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_(%C2%B9)_(%25)_Cities16.png)

⁵ I programmet opfordres til en betydelig reduktion i støjforureningen og til at sikre, at støjforureningen i EU inden 2020 er faldet betydeligt og er kommet tættere på WHO's anbefalede niveauer.

at skabe grundlag for, at der udvikles foranstaltninger til at mindske støjen fra væsentlige kilder.

2. Den akustiske miljøkvalitet i EU og følgerne for den offentlige sundhed

En vurdering af europæiske borgeres eksponering for støj, der blev foretaget af Det Europæiske Miljøagentur for EU's medlemsstater, omfattede 467 byområder (inkl. veje, jernbaner, lufthavne samt industrianlæg), 86 større lufthavne samt 186 600 km større veje og 44 320 km større jernbaner uden for byområder. Da rapporterne fra medlemsstaterne stadig er ufuldstændige, er manglende data blevet udfyldt ved hjælp af en særlig "gap-filling"-metode⁶. Figur 1 viser resultaterne henholdsvis inden for og uden for byområder⁷.



Figur 1: Antal personer, der udsættes for ekstern støj i Europa > 55 dB L_{den} i de 28 EU-medlemsstater, i og uden for byområder.

Vejstøj, både i og uden for byområder, er fortsat den største kilde til en støjeksponering af mennesker, der ligger over de rapporterede niveauer, der er defineret i direktivet, idet en skønnet samlet population (inden for og uden for byområder) på ca. 100 mio. mennesker (næsten 70 mio. inden for og 30 mio. uden for byområder) udsættes for vejstøj på over 55 dB L_{den}. Jernbanerne er den næststørste støjkilde, idet mere end 18 mio. mennesker (ca. 10 mio. i og 8 mio. uden for byområder) samlet udsættes for over 55 dB L_{den}, efterfulgt af flystøj, som i alt berører næsten 4 mio. mennesker (næsten 3 mio. i og 1 mio. uden for byområder), som udsættes for over 55 dB L_{den}. Støj fra virksomheder inden for byområder udsætter omkring 1 mio. mennesker for støjniveauer på over 55 dB L_{den}.

⁶ Gap-filling har fundet sted på grundlag af den metode, der blev offentliggjort i "Noise in Europe 2014", tilgængelig på <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ Direktiverne kræver adskilt støjkortlægning i og uden for byområder.

Disse eksponeringsdata er udtryk for⁸, at 14,1 mio. voksne i alvorlig grad generes af ekstern støj, og at 5,9 millioner voksne har svære søvnforstyrrelser, og de indebærer årligt 69 000 hospitalsindlæggelser og 15 900 tilfælde af for tidlig dødelighed forårsaget af ekstern støj.

Disse data er begrænset til byområder, veje, jernbaner og lufthavne, der falder ind under direktivets anvendelsesområde. Den samlede eksponering og følgerne for sundheden er derfor endnu større.

3. Gennemførelsen af direktivet

Medlemsstaternes gennemførelse af direktivet skrider frem, men varierer betydeligt, afhængigt af medlemsstaternes valg af ambitionsniveau, af de midler, der er afsat til gennemførelsen, og af, om gennemførelsen lægges ud til centraliserede eller til lokale og decentraliserede myndigheder. Situationen kan kort beskrives således:

Gennemførelsen i national lovgivning er blevet udført korrekt i alle 28 medlemsstater, enten gennem vedtagelse af nye gennemførelsesforordninger eller ved ændringer til eksisterende lovgivning.

Ingen væsentlige problemer er identificeret ved **udpegningen af de større veje, større jernbaner, større lufthavne og byområder**, der er omfattet af direktivet. I nogle medlemsstater er der imidlertid praktiske udfordringer mellem nationale organer og lokale myndigheder i forbindelse med udarbejdelsen af støjkort.

Direktivet fastsætter ikke nogen kildespecifikke **grænseværdier** på EU-plan, men overlader det til medlemsstaterne frit at fastsætte nationale grænseværdier, hvis de ønsker dette. Sådanne værdier er blevet fastsat i 21 medlemsstater, og der er fastsat ikkebindende mål i yderligere fire medlemsstater. Hidtil har der dog været begrænset dokumentation for deres effektive håndhævelse.

I forbindelse med tilrettelæggelsen af de strategiske støjkort har medlemsstaterne brugt de **indikatorer**, der kræves i direktivet. Medlemsstaterne har imidlertid også anvendt andre nationale støjindikatorer til særlige tilfælde som foreskrevet i direktivets artikel 5, stk. 2.

Dataene har ikke været sammenlignelige på tværs af rapporteringsrunder og lande, eftersom medlemsstaterne stadig kan anvende tilpassede nationale metoder til bedømmelse af støj. Denne situation vil blive forbedret betragteligt ved hjælp af de nyudviklede **fælles metoder**⁹, som vil føre til sammenlignelige data, når deres anvendelse fra og med 2018 er blevet obligatorisk.

Mere end 20 % af de krævede støjkort og ca. 50 % af handlingsplanerne for den nuværende femårige rapporteringsperiode er endnu ikke blevet anmeldt. Gennemførelsen af direktivet

⁸ Beregnet ved hjælp af den samme metode/eksponerings-responsforhold, som er anvendt i rapporten: Noise in Europe 2014, som er tilgængelig på: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁹ 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.

er derfor blevet væsentligt forsinket, da medlemsstaterne skulle levere disse i henholdsvis 2012 og 2013. Nedenstående tabel 1 indeholder en oversigt over dataenes fuldstændighed.

Tabel 1: Fuldstændigheden af rapporteringen for indeværende runde af støjkortlægning og handlingsplanlægning

Betegnelse	I byområder				Uden for byområder		
	Vejstøj	Togstøj	Flystøj	Støj fra virksomheder	Større veje	Større jernbaner	Større lufthavne
Støjkort færdiggjort ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Gennemførte handlingsplaner ¹³	49 %				47 % (gennemsnit)	41 % (gennemsnit)	43 %

Kilde: Rapport for en tjenesteydelseskontrakt er tilgængelig på http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Da medlemsstaterne har udarbejdet næsten 80 % af de krævede **støjkort** — og gjort dem tilgængelige på forskellige webstedsinformationsportaler — har vi som et direkte resultat af direktivets gennemførelse nu en meget klarere forståelse af omfanget af støjproblemet i EU. På trods af at disse oplysninger er tilgængelige, er borgerne ikke altid bevidste om støjsituationen og de hermed forbundne sundhedsmæssige virkninger.

Tilgangene til handlingsplanlægning varierer mellem medlemsstaterne. Dette afspejles i de former for foranstaltninger til mindskelse af støj, der er identificeret, balancen mellem udgiftskrævende/ikkeudgiftskrævende foranstaltninger og det omfang, hvori planerne kun er strategiske eller også har et operationelt fokus. Desuden viser den forsinkede udarbejdelse af **handlingsplaner**, at mange medlemsstater ikke har taget skridt til at adressere støjforurening. Årsagerne hertil varierer: F.eks. kan det i byområder være tilfældet, at kompetente myndigheder med ansvar for udvikling af handlingsplaner ikke har strategiske eller budgetmæssige beføjelser til at afgøre, om foranstaltningerne i handlingsplanen er realistiske, gennemførlige og kan finansieres.

Kvaliteten og kvantiteten af de **høringer**, som er gennemført af medlemsstaterne i forbindelse med udkast til handlingsplaner, varierer også. NGO'er, der har deltaget i høringerne, udtalte, at selv om handlingsplaner ofte omfatter et resumé af høringssvarene, er det ofte uklart, hvordan der er taget hensyn til disse svar i planerne.

De altoverskyggende årsager til disse betydelige **forsinkelser i gennemførelsen** omfatter manglende prioritering af problemet på nationalt/lokalt plan, når der træffes afgørelse om tildeling af begrænsede menneskelige og finansielle ressourcer. Mere specifikt har udfordringerne i forbindelse med støjkortlægning omfattet manglen på centraliserede og

¹⁰ Pr. juni 2015.

¹¹ 22 ud af 28 lande.

¹² 19 ud af 26 lande — 2 lande havde i 2010 ikke nogen større jernbaner.

¹³ Pr. november 2015.

ensartede inputdata, manglen på en effektiv koordinering mellem de forskellige kompetente myndigheder, der er ansvarlige for direktivets gennemførelse, og manglende sammenlignelighed mellem de resulterende støjkort på tværs af jurisdiktioner. For så vidt angår handlingsplanlægning opstod der forsinkelser på grund af afsmittende virkninger fra forsinkelser i støjkortlægning (da handlingsplaner skal være baseret på støjkort), og det korte tidsspænd mellem fristen for udarbejdelse af støjkort og handlingsplaner (12 måneder). Generelt set har medlemsstater med en høj grad af decentralisering af gennemførelsen i særlig grad bestræbt sig på at påtvinge deres myndigheder den rettidige gennemførelse af direktivets foranstaltninger.

Selv om mange medlemsstater har gjort fremskridt med hensyn til udviklingen af definitioner af **stille områder** (i byområder og på åbent land) og i fastlæggelsen af udvælgelseskræterier med henblik på at udpege dem, har kun 13 medlemsstater indtil videre udpeget stille områder. En mulig grund hertil er den usikkerhed, der hersker om, hvorvidt processen i fremtiden kan blive vendt om, og hvorvidt et stille område kan være underlagt retlige restriktioner. I de medlemsstater, hvor der er udpeget stille områder, er deres antal imidlertid øget betydeligt mellem første og anden rapporteringsrunde (2007-2012). For at gøre det lettere at udpege stille områder, har medlemsstaterne anmodet Kommissionen om at videreudvikle den praktiske vejledning.

En vigtig **udfordring i forbindelse med gennemførelsen** var udvidelsen af anvendelsesområdet for direktivet (se tabel 2) og en betydelig stigning i antallet af enheder, for hvilke støjkort og handlingsplaner skulle udarbejdes (f.eks. var antallet af byområder, der er dækket, steget fra 176 til 467). Ændringen af anvendelsesområdet gør det også vanskeligt at sammenligne dataenes fuldstændighed mellem runderne.

Tabel 2: Antallet af virksomheder, der er omfattet af direktivet om ekstern støj i rapporteringsrunde 1 og 2

Type enhed	Rapportingsrunde 1 (2005-2009)	Rapportingsrunde 2 (2010-2014) og efterfølgende runder
Byområder	176 (> 250 000 indbyggere)	467 (> 100 000 indbyggere)
Større lufthavne	73 (> 50 000 operationer ¹⁴ pr. år)	92 (på grund af en stigning i lufttrafikken) (> 50 000 operationer pr. år)
Større veje (km)	67 488 (> 6 mio. køretøjer om året)	154 738 (> 3 mio. køretøjer om året)
Større jernbaner (km)	31 576 (> 60 000 tog om året)	72 341 (> 30 000 tog om året)

4. Evalueringen af direktivet

I 2013 foreslog Kommissionen, at direktivet blev evalueret¹⁵ i forbindelse med Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering (REFIT), en del af

¹⁴ En operation er i artikel 3, litra p), i direktivet defineret som en start eller en landing.

Kommissionens dagsorden for bedre regulering¹⁶. I overensstemmelse med de almindelige retningslinjer for bedre regulering¹⁷, undersøges det ved denne evaluering, om direktivet var og fortsat er relevant med hensyn til at løse det problem, det adresserer, og om det tilføjer merværdi på EU-plan sammenlignet med en indsats kun på medlemsstatsplan. I denne evaluering vurderes det, om direktivet har opnået dette på en effektiv og virkningsfuld måde, og om dets bestemmelser er i overensstemmelse med anden EU-lovgivning. Ved evalueringen tages der også hensyn til direktivets konsekvenser for små og mellemstore virksomheder og mulighederne for forenkling og reduktion af de administrative byrder.

Evalueringen dækker perioden fra vedtagelsen af direktivet om ekstern støj (2002) til i dag. Den er begrænset til direktivet om ekstern støj, men tager hensyn til samspillet mellem direktivet og EU-lovgivning, som omhandler støjmission ved kilden (f.eks. ved at regulere støjmissioner fra motorkøretøjer), uden at adressere denne lovgivning på en detaljeret måde.

Evalueringsmetoden omfattede en dokumentationsgennemgang, som omfattede indberettede data fra medlemsstaterne og andre relevante EU-dokumenter og nationale dokumenter samt den seneste videnskabelige litteratur. De administrative omkostninger i forbindelse med direktivets gennemførelse blev gennemgået, og der blev foretaget en cost-benefit-analyse. Evalueringen omfattede også et omfattende samråd med de kompetente myndigheder og interessenter fra alle medlemsstaterne via onlinespørgeundersøgelser, dybdegående interviews, en workshop og en offentlig onlinehøring.

Selve direktivet og dets to mål er fortsat yderst relevant for identificerede behov i forbindelse med EU's politikker¹⁸. Støjforurening udgør fortsat et stort miljø- og sundhedsproblem i Europa. At dømme efter interessenternes feedback er der fortsat behov for en fælles tilgang til håndteringen af støjproblemer. Desuden er det vigtigt at indsamle harmoniserede data på EU-plan med henblik på at tilvejebringe et evidensgrundlag for videreudviklingen af EU's lovgivning om støj ved kilden, hvilket er nødvendigt, da de lokale foranstaltninger til støjstyring kan være ineffektive uden yderligere kontrol med støjmissioner fra væsentlige støjklender.

Direktivet er overvejende præget af indre sammenhæng, selv om der blandt interessenter er noteret visse sproglige uklarheder. Desuden har direktivet vist sig at have ydre sammenhæng med anden relevant EU-lovgivning (miljølovgivning og lovgivning om støj ved kilden), og det anses derfor for at være et supplement til denne. Selv om der var praktiske problemer i de tidlige faser af gennemførelsen af direktivet, blev det konstateret, at de nationale lovgivninger om støjbekæmpelse næsten på alle punkter var i overensstemmelse med direktivet.

Der er gjort visse fremskridt i retning af opfyldelsen af den første målsætning i direktivet, men resultaterne er endnu ikke blevet til virkelighed på grund af de langvarige forsinkelser i

¹⁵ COM(2013) 685 final.

¹⁶ http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_da.

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how_da.

¹⁸ Som tilkendegivet i den konsoliderede udgave af traktaten om Den Europæiske Union (EUT C 326 af 26.10.2012), Kommissionens grønbog "Fremtidens støjpolitik" (KOM(96)540 endelig) og det generelle EU-miljøhandlingsprogram frem til 2020 (EUT L 354 af 28.12.2013).

såvel vedtagelsen af fælles metoder som gennemførelsen i medlemsstaterne. Med hensyn til fremskridtene hen imod det andet mål skærper direktivet i stigende grad opmærksomheden på EU-plan om betydningen af de sundhedsskadelige virkninger af støj. De data om befolkningens eksponering for støj, der følger af direktivet, er imidlertid endnu ikke blevet anvendt af EU i forbindelse med udformning af lovgivning om støj ved kilden. Med hensyn til den overordnede virkning af direktivet om støjforurening bør det bemærkes, at udbyttet af de fleste foranstaltninger til afhjælpning af støj kun kan ses på længere sigt, da det tager lang tid at gennemføre støjbegrænsende foranstaltninger (f.eks. over en 20-årig periode), hvorfor virkningen af direktivet om støjforurening ikke kan vurderes fuldt ud på nuværende tidspunkt.

De femårige perioder for støjkortlægning og handlingsplanlægning synes at være passende, men den etårige tidsramme mellem afslutningen af støjkortlægningen og vedtagelsen af hertil knyttede handlingsplaner blev anset for at være for kort. Rapporteringsmekanismen er effektiv, i og med at den muliggør rettidig indberetning af data fra medlemsstaterne, men dens udformning kan forbedres yderligere.

I tilfælde, hvor handlingsplanerne, herunder foranstaltninger til støjstyring er blevet vedtaget, har direktivet resulteret i et cost-benefit-forhold på 1:29, identificeret i det mest sandsynlige scenario i cost-benefit-analysen. De administrative gennemførelsesomkostninger er lave, idet de beløber sig til 0,15 EUR for støjkort og 0,03 EUR for handlingsplaner pr. indbygger ud af den samlede befolkning (middelværdi) pr. rapporteringsrunde (dvs. hvert 5. år). Under hensyntagen til den samlede befolkning i EU på 508 millioner er de administrative omkostninger ved en fuldstændig gennemførelse i alle medlemsstater meget lave, idet de beløb sig til ca. 91 mio. EUR hvert 5. år, eller ca. 18 mio. EUR pr. år. Der er kun lidt plads til yderligere at reducere de administrative omkostninger ved gennemførelsen af direktivet. Direktivet har desuden ingen konsekvenser for SMV'er.

Direktivet har potentiale til at sikre merværdi på EU-plan ved at skabe lige konkurrencevilkår i hele EU for operatører af transportinfrastruktur og ved at bidrage til en bedre forståelse af støjforurening og udformning af EU-politikker på et mere velinformeret grundlag ved tilvejebringelse af sammenlignelige data om støj på EU-niveau. På trods af dette betydelige potentiale har direktivet som følge af forsinkelser i gennemførelsen således ikke nået målsætningen om realisering af den merværdi på EU-plan, som det kunne levere.

For så vidt angår mulighederne for forenkling viste evalueringen, at direktivets krav er forholdsvis enkle, og at de problemer, der opstår, for det meste hidrører fra den måde, hvorpå medlemsstaterne har gennemført direktivet i henhold til nærhedsprincippet (såsom at uddelegere ansvaret for gennemførelsen til en række forskellige forvaltningsniveauer, hvilket resulterer i komplekse kompetenceforhold i den pågældende medlemsstat). Derfor befinder potentialet for forenkling sig på niveauet for medlemsstaternes gennemførelse snarere end i direktivets ordlyd. De seneste revisioner af den nationale lovgivning til gennemførelse af direktivet i nogle medlemsstater har antydnet, at dette problem er bekendt.

5. Lovgivning om støjkilder

Siden den første gennemførelsesrapport fra 2011¹⁹ har EU vedtaget fire forordninger, herunder bl.a. forordning (EU) nr. 540/2014 om motorkøretøjers støjniveau²⁰, forordning (EU) nr. 168/2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler²¹, Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel²² og forordning (EU) nr. 598/2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi²³. Vedrørende støj fra jernbaner har Kommissionen også offentliggjort et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene om mindskelse af støj fra banegodstrafik²⁴, der forpligter medlemsstaterne til at udnytte til rådighed stående instrumenter og finansielle midler i videst muligt omfang. Kommissionen undersøgte også mulighederne for en sammenlægning af direktiv 2000/14/EF om støjmission i miljøet fra maskiner til udendørs brug²⁵ med maskindirektivet 2006/42/EF²⁶, men konkluderede, at de bør holdes adskilte.

6. Henstillinger og næste skridt

Evalueringen og vurderingen af gennemførelsen af direktivet har påvist en række områder, hvor der er behov for en indsats for at mindske støj, der påvirker borgernes sundhed i EU, med henblik på bedre at kunne opfylde målsætningerne i direktivet og dermed komme tættere på WHO's anbefalede værdier.

1) Den forsinkede gennemførelse af direktivet er blevet fremhævet i EU's revision af gennemførelsen af miljøreglerne²⁷. Ved denne gennemgang blev det også understreget, at medlemsstaterne er ansvarlige for at overvinde mangler i gennemførelsen. For at støtte denne proces vil Kommissionen ikke blot fortsat forbedre gennemførelsen af målrettede initiativer til håndhævelse af reglerne, men også tilvejebringe videnskabeligt velfunderet vejledning til medlemsstaterne, navnlig for så vidt angår vurdering af skadelige virkninger ved hjælp af dosis-virkningsforholdet. Kommissionen vil også samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre rapporteringsmekanismen i forbindelse med kvalitetskontrollen af overvågnings- og indberetningsforpligtelserne inden for miljøpolitikken.

2) Da de problemer, der opstår ved gennemførelsen af direktivet, hovedsagelig hidrører fra den måde, hvorpå medlemsstaterne har gennemført direktivet i henhold til nærhedsprincippet, opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at genoverveje gennemførelsen af foranstaltninger, herunder udpegning af stille områder.

¹⁹ KOM(2011) 321 endelig.

²⁰ EUT L 158 af 27.5.2014, s. 131.

²¹ EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52.

²² EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421.

²³ EUT L 173 af 12.6.2014, s. 65.

²⁴ SWD (2015)300 final.

²⁵ EFT L 162 af 3.7.2000, s. 1.

²⁶ EUT L 157 af 9.6.2006, s. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final.

3) EU-lovgivning om støj ved kilden er stadig det mest omkostningseffektive middel til håndtering af støjproblemer²⁸. Med den forbedrede gennemførelse af direktivet, som resulterer i en samlet database om støj i Unionen, vil det blive lettere at træffe velinformerede politiske beslutninger med hensyn til støjdæmpende foranstaltninger på transportområdet. Kommissionen er fast besluttet på at gøre fuld brug af dette i fremtiden, når der træffes afgørelse om revision af de retlige instrumenter, der er nævnt ovenfor.

4) Evalueringen har kun identificeret et begrænset antal spørgsmål i selve direktivet, f.eks. direktivets begrænsede rækkevidde (en fælles fremgangsmåde for at undgå, forhindre eller reducere de skadelige sundhedsmæssige virkninger af støj snarere end at mindske de negative sundhedsmæssige virkninger af ekstern støj), en række mindre præciseringer i visse definitioner, samt behovet for at tilpasse direktivet til den nyeste forskriftsmæssige udvikling på EU-plan, siden direktivet blev vedtaget (f.eks. Lissabontraktaten). Dertil kommer, at nye videnskabelige beviser tyder på, at sundhedsskadelige virkninger kan forekomme på et lavere niveau end hidtil omfattet af direktivet, som Kommissionen skal tage i betragtning i henhold til direktivets artikel 11, stk. 4. Kommissionen vil derfor indlede en dialog med interessenterne for at vurdere, hvordan disse spørgsmål bedst kan behandles uden unødigt at begrænse medlemsstaternes fleksibilitet med hensyn til at fastsætte deres egne ambitionsniveauer og vælge deres egne metoder.

5) Eksponering for overdreven støj kan også tages op via byplanlægningspolitik, som foreslået i det 7. miljøhandlingsprogram. Mens kompetencen på dette område ligger hos medlemsstaterne, vil Kommissionen stimulere og fremme aktiviteter til reducere af overdreven støj i byområder, f.eks. ved at fremme udvekslingen af god praksis og yde støtte til forskning og innovation på dette område.

6) Evalueringen viser, at de direkte foranstaltninger over for støj har høje startomkostninger og lange hjemtjeningsperioder for de økonomiske investeringer. De er imidlertid yderst virkningsfulde, når man sammenligner deres omkostninger med den gavn, de gør for samfundet. Medlemsstaterne opfordres derfor til at gennemføre støjdæmpende foranstaltninger inden for rammerne af deres handlingsplaner i henhold til direktivet og også til at mobilisere private investeringer, hvor dette er muligt.

7) I visse tilfælde kan medlemsstaterne anvende målrettet EU-medfinansiering, f.eks. fra Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling til at støtte gennemførelsen af støjdæmpende foranstaltninger, hvis de indgår i en overordnet indsats for at forbedre bymiljøet eller udvikle og forbedre miljøvenlige (herunder støjsvage) lavemissionstransportsystemer. Endvidere er der adgang til støtte fra Connecting Europe-faciliteten.

8) De langsigtede sundhedsmæssige konsekvenser af overdreven trafikstøj for menneskers sundhed er ikke tilstrækkeligt forstået, hvilket fører til, at støjdæmpende foranstaltninger ikke prioriteres og støttes økonomisk i tilfælde, hvor dette er nødvendigt. Medlemsstaterne bør

²⁸ Traffic Noise Reduction in Europe (2007) er tilgængelig på:
http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

derfor øge borgernes og de lokale og regionale politiske beslutningstageres bevidsthed om sådanne negative konsekvenser.