



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.3.2004
KOM(2004) 160 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

om eksisterende fællesskabsforanstaltninger vedrørende eksterne støjkilder, i henhold til artikel 10, stk. 1, i direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj

1. INDLEDNING

Ekstern støj fra transport, erhvervsmæssige og rekreative aktiviteter er et stort miljøproblem på lokalt plan i Europa og en kilde til stadig flere klager fra borgerne.

Det sjette miljøhandlingsprogram¹ indeholder et mål om en "væsentlig begrænsning af antallet af mennesker, der regelmæssigt udsættes for langvarige gennemsnitlige støjniveauer, navnlig fra trafik, der i henhold til videnskabelige undersøgelser har skadelige virkninger på menneskers sundhed, og forberedelse af næste skridt i arbejdet med støjdirektivet". To typer tiltag er planlagt til dette formål:

- (1) *"supplering og yderligere forbedring af foranstaltningerne, herunder relevante typegodkendelsesprocedurer, vedrørende støjmissioner fra tjenesteydelser og produkter: fra skinnekøretøjer, fly og stationære maskiner og navnlig fra motorkøretøjer, herunder foranstaltninger til nedbringelse af støj fra interaktionen mellem dæk og vejbelægning, der ikke anfægter færdselssikkerheden"*
- (2) *"udvikling og gennemførelse af instrumenter til mindskelse af trafikstøj i relevant omfang, f.eks. ved hjælp af en nedsættelse af transportefterspørgslen, et skift til mindre støjende transportformer, fremme af tekniske foranstaltninger og en bæredygtig transportplanlægning"*.

Desuden har direktiv 2002/49/EF² til formål at etablere en fælles fremgangsmåde med henblik på, på et prioriteret grundlag, at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger, herunder gener, der skyldes eksponering for ekstern støj. Direktivet har også til formål at skabe grundlag for, at der udvikles fællesskabsforanstaltninger til at reducere støj, der hidrører fra væsentlige kilder, navnlig vej- og skinnekøretøjer og -infrastruktur, luftfartøjer, udendørs og industrielt udstyr og mobile maskiner.

Med denne rapport forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en gennemgang af de eksisterende fællesskabsforanstaltninger vedrørende eksterne støjklager i henhold til artikel 10, stk. 1, i direktiv 2002/49/EF.

2. RAMME FOR FÆLLESSKABSFORANSTALTNINGER VEDRØRENDE STØJ

Fællesskabet og medlemsstaterne deler ansvaret for støjpolitikken. Selv om støjproblemer optræder på lokalt plan, er det ikke ensbetydende med, at alle foranstaltninger med fordel kan træffes på lokalt plan, idet støjklagerne ikke altid stammer fra lokalområdet. Effektive tiltag afhænger imidlertid meget af handlekraftige lokale og nationale politikker, og disse må bringes nærmere de foranstaltninger, som besluttes på fællesskabsplan. Det er derfor muligt at øge samarbejdet i hele Fællesskabet om at forbedre adgangen til og sammenligneligheden mellem data om eksponering for ekstern støj. Fællesskabet har også mulighed for at bistå medlemsstaterne med at udveksle erfaringer om støjbekæmpelse.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram, EFT L 242 af 10.9.2002.

² 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.

Denne integrerede indfaldsvinkel for støjstyring, som er i overensstemmelse med målene i direktiv 2002/49/EF om ekstern støj, vil få afgørende betydning for udviklingen af de eksisterende fællesskabsforanstaltninger vedrørende eksterne støjkilder. Foranstaltningerne, som beskrives nærmere i del 3 af denne rapport, er opstillet i nedenstående tabel sammen med de relevante bestemmelser i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

Bestemmelse i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.	Anvendelsesområde
Artikel 80 (Fælles transportpolitik)	Flystøj (se 3.4)
Artikel 95 (det indre marked – tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning):	Vejkøretøjer (se 3.2.1 og 3.2.2) Dæk (se 3.2.3) Maskiner til udendørs brug og traktorer (se 0) Fritidsfartøjer (se 3.6.2)
Artikel 156 (Transeuropæiske net)	Jernbaners interoperabilitet (se 3.3)
Artikel 175 (Miljø)	Miljøvurdering (3.1) Vurdering og styring af ekstern støj (se 3.1.2) Integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (se 3.5)

Derudover udgør forskning og udvikling en væsentlig byggesten i opstillingen af Fællesskabets støjbekæmpelsesforanstaltninger, som beskrives i denne rapport. Til støtte for videreudviklingen af den europæiske støjbekæmpelsespolitik iværksatte Kommissionen det tematiske netværk "Calm"³ inden for det femte rammeprogram for forskning. Målet med dette netværk er at udpege sammenhænge og mangler ved nuværende støjbekæmpelsesteknologier i forhold til fremtidig EU-lovgivning og støjreduktionsmål for lufttrafik, vej- og jernbanetransport, havteknologier og maskiner til udendørs brug. Derudover indeholder Calm—netværksdatabasen⁴ udførlige oplysninger om igangværende eller nyligt afsluttede forskningsprojekter udført i Fællesskabet om emnet støj. Projekter, som har modtaget støtte i medfør af det femte eller sjette rammeprogram for forskning, er resulteret i opstillingen af metoder og værktøjer til støjbekæmpelse ved kilden, konsekvensvurderingen af at udsætte befolkningen for støjgener, vurderingen af ekstern støj og beregningen af de dermed forbundne eksterne omkostninger ved transport.

³ Strategisk plan for Fællesskabets forskning i støj, <http://www.calm-network.com/>

⁴ http://www.calm-network.com/index_database.htm

3. BESKRIVELSE AF RELEVANTE INSTRUMENTER

3.1. Støj i nærheden af transportinfrastrukturer og i byområder

3.1.1. Miljøvurdering

Miljøvurdering er en procedure, hvormed det sikres, at konsekvenserne for miljøet af beslutninger, herunder i givet fald støjforurening, tages i betragtning, inden beslutningen træffes. Fællesskabslovgivningen indeholder to typer af procedurer:

- Strategisk miljøvurdering: formålet med direktiv 2001/42/EF om strategisk miljøvurdering (SMV) er at sikre, at bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet identificeres og vurderes i forberedelsesfasen, inden de vedtages. Til dette formål gennemføres miljøvurderinger, hvori den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens eller programmets mål og geografiske anvendelsesområde fastlægges, beskrives og evalueres. Selv om støjforurening ikke eksplicit omtales i SMV-direktivet, omfatter den "sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet" påvirkning af "menneskers sundhed". Befolkningen og miljømyndighederne høres, og resultaterne af denne høring integreres og tages i betragtning i planlægningsproceduren. Efter vedtagelsen af planen eller programmet informeres befolkningen om beslutningen og de miljømæssige eller andre faktorer, som der er taget hensyn til. Gennemførelsen af direktivet om strategisk miljøvurdering, som medlemsstaterne skal omsætte i national lovgivning senest den 21. juli 2004, vil føre til en mere gennemskuelig planlægning i kraft af, at befolkningen inddrages, og miljøhensyn integreres bedre.
- Vurdering af virkningerne på miljøet: direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (vurdering af virkningerne på miljøet – VVM) blev indført i 1985 og ændret i 1997. Med VVM-proceduren sikres det, at konsekvenserne for miljøet af visse projekter, herunder støj, skal fastlægges og vurderes, inden der gives tilladelse. I proceduren stilles der også krav om en effektiv offentlig høring, og der skal tages hensyn til resultaterne af denne i projektgodkendelsesproceduren. I VVM-direktivet specificeres, hvilke projektyper er underlagt VVM (bl.a. vej-, jernbane- og lufttransportinfrastrukturer og visse industrianlæg), hvilke procedurer der skal følges og vurderingens indhold. Fem år efter undertegnelsen af Aarhus-konventionen den 25. juni 1998 vedtog Fællesskabet i maj 2003 direktiv 2003/35/EF, som indeholder en ændring af VVM-direktivet. Dette direktiv af 2003 er udformet til at bringe den eksisterende fællesskabslovgivning om offentlig deltagelse på linje med Aarhus-konventionens bestemmelser om offentlig deltagelse i beslutningsprocesser og retsadgang i miljøsager.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet, EFT L 197 af 21.7.2001.

⁶ Rådets direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EFT L 175 af 5.7.1985, som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997, EFT L 73 af 14.3.1997.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse – EFT L 156 af 25.6.2003.

3.1.2. *Vurdering og styring af ekstern støj*

Den 25. juni 2002 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj. Målet med dette direktiv er at etablere en fælles fremgangsmåde med henblik på, på et prioriteret grundlag, at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger, herunder gener, der skyldes eksponering for ekstern støj. Til dette formål stilles der i direktivet krav om en gradvis indførelse af følgende tiltag:

- Overvågning af miljøproblemet: medlemsstaternes kompetente myndigheder er forpligtet til at udarbejde strategiske støjkort for større veje, jernbaner, lufthavne og byområder, og i den forbindelse anvende de harmoniserede støjindikatorer Lden (dag-aften-nat-støjniveau) og Lnight (støjniveau i natperioden). Med anvendelsen af dosis/effekt-forhold er det muligt at vurdere støjs påvirkning af Europas befolkning, idet de strategiske støjkort viser, hvor mange mennesker er udsat for støj.
- Oplysning og høring af befolkningen: de kompetente myndigheder sikrer, at befolkningen holdes orienteret om og gives mulighed for at deltage i vurderingen og styringen af støj i overensstemmelse med Aarhus-konventionens principper om adgang til oplysninger og offentlig deltagelse i beslutninger.
- Udarbejdelse af lokale støjhandlingsplaner: de kompetente myndigheder opstiller og offentliggør støjhandlingsplaner med henblik på at mindske støjen, hvor dette er nødvendigt, og bevare støjkvaliteten, hvor den er god. Det er nødvendigt at sikre offentlig deltagelse og høring i forbindelse med opstillingen af støjhandlingsplaner. Indholdet af disse overlades til de kompetente myndigheder, da direktivet kun fastsætter minimumkrav for planerne.

Direktivet trådte i kraft den 18. juli 2002, og det skal gennemføres i medlemsstaternes lovgivning senest den 18. juli 2004. De første kort udarbejdes senest i 2007 og de første handlingsplaner senest i 2008.

I 2009 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af direktiv 2002/49/EF, og den skal navnlig indeholde en vurdering af behovet for yderligere fællesskabsforanstaltninger i forbindelse med ekstern støj. Direktivet skal i den forbindelse danne grundlag for opstillingen af fællesskabsforanstaltninger for at reducere støjen, der hidrører fra væsentlige støjklider.

3.2. **Støj fra vejtrafik**

3.2.1. *Støj fra motorkøretøjer med mindst fire hjul*

Vejtrafik bidrager i betydelig grad til ekstern støj, navnlig i byområder. De første europæiske harmoniserede støjkrav for vejkøretøjer blev indført i 1970'erne med direktiv 70/157/EØF⁸ om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer. Direktivet er efterfølgende ændret flere gange med henblik på at gennemgå og stramme op på støjgrænserne i typegodkendelsessystemet inden for rammerne af den europæiske standardtypegodkendelse for motorkøretøjer. Sideløbende hermed arbejdes der løbende på at sikre, at den prøvningsmetode, som anvendes til typegodkendelse, i

⁸ Rådets direktiv 70/157/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer, EFT L 42 af 23.2.1970, ændret ved bl.a. Rådets direktiv 92/97/EØF af 10. november 1992, EFT L 371 af 19.12.1992.

tilstrækkelig grad afspejler støjmissioner under reelle trafikforhold. De gældende grænser er anført i nedenstående tabel:

Motorkøretøjets typebetegnelse	Grænseværdi (dB(A))
Køretøjer indrettet til personbefordring med højst ni siddepladser, førerens plads medregnet	74
Køretøjer indrettet til personbefordring med mere end ni siddepladser, førerens plads medregnet, hvis tilladte totalvægt overstiger 3,5 tons, og:	
- med en motoreffekt på mindre end 150 kW	78
- med en motoreffekt på 150 kW og derover	80
Køretøjer indrettet til personbefordring med mere end ni siddepladser, førerens plads medregnet, og køretøjer indrettet til godsbefordring:	
- hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 2 tons	76
- hvis tilladte totalvægt overstiger 2 tons, men ikke 3,5 tons	77
Last- og varebiler med tilladt totalvægt over 3,5 tons:	
- med en motoreffekt på mindre end 75 kW	77
- med en motoreffekt på 75 kW og derover, men under 150 kW	78
- med en motoreffekt på 150 kW og derover	80

På internationalt plan har verdensforumet for harmonisering af regulativer for motorkøretøjer under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) udarbejdet regulativ nr. 51⁹ om vejkøretøjers støjmissioner, som anses for at svare til direktiv 70/157/EØF. Den pågældende arbejdsgruppe vedrørende støj arbejder for tiden på en ændring af dette regulativ gennem en ændring af prøvningsproceduren, for således bedre at kunne gengive de støjniveauer, som frembringes af køretøjer under normal kørsel i bytrafik.

Selv om der er strammet op på støjgrænserne i forbindelse med typegodkendelse i årenes løb (med en reduktion på mere end 10 decibel for visse køretøjstypers vedkommende), er der ud fra en helhedsbetragtning ikke gjort fremskridt i forbindelse med eksponering for støj fra vejkøretøjer, hvilket i vidt omfang skyldes den betydelige stigning i vejtrafikken. Faktisk åbnede indførelsen og den regelmæssige stramning af disse grænser for en harmonisering af vognparkens støjmissionskarakteristikker, men den skabte ikke teknologiske fremskridt af betydning i retning af mindre støjende køretøjer, navnlig ikke for vare- og lastvogne. Fremover bør der derfor gøres en indsats for at vurdere, om det er muligt med strengere grænser at sikre, at der markedsføres mindre støjende køretøjer, og om det er muligt at fremsætte forslag til, hvorledes relativt støjende køretøjer fjernes fra eksisterende vognparker.

⁹ FN-ECE regulativ nr. 51 "uniform provisions concerning the approval of motor vehicles having at least four wheels with regard to their noise emissions".

Endelig vedtog Kommissionen den 23. juli 2003 et forslag til direktiv¹⁰ om ændring af direktiv 1999/62/EF¹¹ om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Et af målene med forslaget er at sikre, at omkostninger i tilknytning til vejinfrastrukturer afspejles bedre i vejbenyttelsesafgifterne. Sammenlignet med det gældende direktiv vil der med den foreslåede ændring udtrykkelig blive anført, at "...infrastrukturomkostninger, hvis formål er at mindske støjgener..." kan indregnes i omkostningsgrundlaget for afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer for derigennem at lade brugerne betale omkostningerne ved bekæmpelse af støj fra vejtrafik i overensstemmelse med forurenere betaler-princippet.

3.2.2. Støj fra to- og trehjulede motordrevne køretøjer

Knallerter og motorcykler bidrager også betydeligt til vejtrafikstøjen. De europæiske borgere peger ofte på gener, som skabes af disse køretøjer; det drejer sig mest om enkeltstående hændelser og støjspidsniveauer skabt ved hensynsløs adfærd i trafikken og/eller ulovlige indgreb i udstødningssystemet (dette gælder en begrænset del af den samlede trafik) kombineret med den særlige og ofte distinkte støj fra disse køretøjer.

På fællesskabsplan er der i direktiv 97/24/EF¹² fastsat bestemmelser for det tilladelige lydtryk for to- og trehjulede motorkøretøjer og deres udstødningssystemer, herunder reservedele, samt foranstaltninger mod ulovlige indgreb. I direktivet fastsættes følgende grænseværdier for støj i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer, der udbydes til salg på markedet:

Køretøjets typebetegnelse	Grænseværdi (dB(A))
Tohjulede motorkøretøjer – knallerter (fart)	
højst 25 km/t	66
mere end 25 km/t	71
Trehjulede knallerter	76
Motorcykler (slagvolumen)	
højst 80 cm ³	75
mere end 80 cm ³ , men højst 175 cm ³	77
mere end 175 cm ³	80
Trehjulede motorcykler	80

Ifølge direktivet forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om fastlæggelse af en næste etape, hvor der skal vedtages foranstaltninger, som yderligere skal mindske støjniveauet for de pågældende køretøjer. Dette forslag skal udarbejdes på grundlag

¹⁰ KOM(2003) 448 endelig.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EFT L 187 af 20.7.1999.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer, EFT L 226 af 18.8.1997.

af forskning og en analyse af omkostningerne og fordelene ved anvendelse af skærpede grænseværdier.

En indledende undersøgelse fandt sted i 2000 i form af et studium¹³, som viste, at et betydeligt antal motorcykler og knallerter ligger under normen, hvad støj angår. Dette skyldes i hovedsagen ulovlig indgriben, utilstrækkelig vedligeholdelse og montering af illegale udstødningssystemer. Kommissionen undersøger på nuværende tidspunkt, hvilke foranstaltninger der kan træffes på EU-niveau for at indføre kontrol af ibrugtagne køretøjer med hensyn til motorcyklers støjniveau inden for rammerne af direktiv 96/96/EF¹⁴ om teknisk kontrol med motorkøretøjer. På nuværende tidspunkt har medlemsstaterne fortsat enekompetence over den tekniske kontrol og kravene til kontrol ved vejsiden. Derudover udfører Kommissionen på nuværende tidspunkt en undersøgelse for at vurdere egnetheden af de foranstaltninger mod ulovlig indgriben, som er fastsat i direktiv 97/24/EF. Kommissionen vil på grundlag af denne undersøgelse om nødvendigt fremsætte forslag til nye lovforanstaltninger.

3.2.3. Rullestøj mellem dæk og vejoverflader

Som supplement til lovgivningen om køretøjer indeholder direktiv 2001/43/EF¹⁵ bestemmelser om prøvning og begrænsning af dæks rullestøjniveauer samt om en gradvis reduktion af disse. Grænserne varierer afhængig af køretøjstype, (personbiler, varevogne og lastvogne) og dækbredde (5 klasser), og de vil blive håndhævet ved at indføre prøvninger af dæks rullestøj i kravene vedrørende EU-typegodkendelsescertifikatet, som skal opfyldes af alle nye dæk, der udbydes til salg på det europæiske marked.

Hvad angår fremtidige foranstaltninger, anføres det i artikel 3 i direktiv 2001/43/EF for det første, at der skulle indføres vejgrebsprøver for dæk i direktiv 92/23/EF, og for det andet, at Kommissionen i lyset af den erfaring, der er opnået med indførelsen af grænseværdier for rullestøj, senest 36 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse (dvs. før den 27. juni 2004) forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorvidt og i hvilket omfang tekniske fremskridt gør det muligt, uden at sikkerheden derved bringes i fare, at indføre strengere grænseværdier for rullestøj. I mellemtiden bør dækkenes rullemodstand vurderes, og der bør opstilles grænseværdier for denne anden miljøparameter, som navnlig indgår i et samspil med vejgrebet i vådt føre og rullestøjsegenskaberne. På grundlag af den ovennævnte rapport foreslår Kommissionen inden for en periode på 12 måneder en ændring af den eksisterende lovgivning med henblik på at indføre bestemmelser om aspekter vedrørende sikkerhed, miljø og rullemodstand.

Europa-Kommissionen viderefører indsatsen inden for FN/ECE med henblik på at foreslå, at EU-bestemmelserne om dæks rullestøj optages i regulativ nr. 51 i aftalen af 1958 i verdensforumet for harmonisering af regulativer for motorkøretøjer. De øvrige kontraherende parter i regulativ nr. 51 opfatter ikke dæk som den eneste kritiske parameter, og de foreslår yderligere foranstaltninger for at imødegå trafikstøj, navnlig fra vejoverflader og infrastrukturer.

¹³ "Noise from two-wheeled vehicles", 2000, Transport Research Laboratory (TRL) for Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Erhvervs politik.

¹⁴ Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængsvogne dertil, EFT L 46 af 17.2.1997.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/43/EF af 27. juni 2001 om ændring af Rådets direktiv 92/23/EØF om dæk til motorkøretøjer og påhængskøretøjer samt om montering heraf, EFT L 211 af 4.8.2001.

3.3. Togstøj

En af de væsentligste miljøpåvirkninger fra togtransport er støj. Et antal initiativer forberedes for øjeblikket for at tage dette spørgsmål op, således at denne transportform kan udbygge sine aktiviteter på en bæredygtig måde.

Kommissionen har nedsat en arbejdsgruppe om "togstøj" for at uddybe de tekniske og økonomiske aspekter af en reduktion af støjmissionen fra jernbanetransportsystemer. Det er hensigten, at dens resultater skal bidrage til gennemførelsen af den fælles transportpolitik, udarbejdelsen af EU's støjpolitik for jernbanetransport og det indre marked for jernbanemateriel. Arbejdsgruppens henstillinger er fremlagt i et dokument¹⁶, hvori mulighederne for en reduktion af togstøjen fra såvel nyt som eksisterende rullende materiel fastlægges. I dokumentet udpeges godstransport som den væsentligste kilde til togstøj, og der foreslås to centrale foranstaltninger: støjmissionsgrænser for nye, interoperable køretøjer og ombygning af eksisterende godsvogne med klodsbremser af støbejern til klodsbremser af kompositmateriale, hvormed støjmissionen kan reduceres med 8 dB(A) til 10 dB(A) (i oktober 2003 godkendte UIC (Den Internationale Jernbaneunion), at vogne udstyret med kompositbremseblokke af typen "K" kan benyttes i international trafik). Det står klart, at der først vil kunne opnås en mærkbar reduktion i de gennemsnitlige daglige støjniveauer, når hovedparten af godsvognene i drift er blevet ombygget, særlig i lyset af de lange investeringscykluser for rullende jernbanemateriel. Der må derfor opstilles procedurer, herunder finansiering, for at fremskynde reduktionen af togstøjen i kraft af en fælles strategi, som bygger på delt ansvar, og som sikrer bidrag fra de berørte interessegrupper. En støjbekæmpelsesordning bør omfatte den eksisterende flåde af togvogne, som benyttes i de nuværende medlemsstater og i tiltrædelseslandene. Kommissionen har indledt en dialog med erhvervssektoren for at vurdere lønsomme alternativer, herunder frivillige aftaler indgået af erhvervssektoren med henblik på at reducere støjen fra rullende materiel.

Kommissionen undersøger i samarbejde med UIC, CER (Fællesskabet af De Europæiske Jernbaner), UNIFE (Sammenslutningen af Europæiske Jernbaneindustrier), UIRR (Den Internationale Union for kombineret Jernbane-Landevejstransport) og UIP (Den Internationale Union for Private Jernbanevogne) status og muligheder med hensyn til en reduktion af støjmissionen fra den eksisterende europæiske godsbaneflåde, herunder en uafhængig vurdering af UIC/UIP/CER-handlingsprogrammet for reduktion af støj fra godstrafik. Med denne "undersøgelse af gennemførelsen" beskrives de europæiske person- og godsvogne, de tekniske muligheder for ombygning vurderes, og forskellige finansieringsmuligheder skitseres og analyseres. Den forventes afsluttet i begyndelsen af 2004.

Inden for interoperable jernbanesystemer omhandler EU-lovgivningen togstøj ved kilden i direktiver om interoperabilitet i jernbanesystemet for højhastighedstog (Rådets direktiv 96/48/EF¹⁷) og konventionelle tog (direktiv 2001/16/EF¹⁸), som danner en lovramme for teknisk og driftsmæssig harmonisering af jernbanenet. I medfør af denne lovgivning har Kommissionen gennem en udvalgsprocedure og med bistand fra AEIF¹⁹ fastsat tekniske

¹⁶ Position paper of EC working group 6 'Railway noise' on European strategies and priorities for railway noise abatement, http://www.europa.eu.int/comm/environment/noise/railway_noise_en.pdf

¹⁷ Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, EFT L 235 af 17.9.1996.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, EFT L 110 af 20.4.2001.

¹⁹ Den europæiske sammenslutning for jernbaners interoperabilitet, <http://www.aeif.org/>

specifikationer for interoperabilitet (TSI). I 2002 fremlagde Kommissionen et forslag til forordning²⁰ om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur med ansvar for sikkerhed og interoperabilitet, herunder udarbejdelsen af TSI.

På området højhastighedstog blev der i 2002 vedtaget to TSI af relevans for støjbekæmpelse (se nedenfor), og AEIE fik mandat til at forberede reviderede TSI, som Kommissionen forventes at vedtage i 2004.

TSI for rullende materiel til højhastighedsbaner²¹:

Denne TSI indeholder støjmissionsgrænser for højhastighedstog (se nedenstående tabel). Grænseværdierne er fastsat på grundlag af en støjsvag prøvebane, som er specifikt defineret ved at benytte skinner med lavere niveauer for ujævnhed, end der specificeres i prEN ISO 3095 målestandard, så det er muligt at måle støjen fra selve det rullende materiel.

V (km/t)	Støjniveau (dB(A))
250	87 ± 1
300	91 ± 1
320	92 ± 1

Ifølge denne TSI er det tilladt at anvende de mindre strenge grænseværdier anført i nedenstående tabel i en overgangsperiode på 24 måneder fra datoen for TSI'ens ikrafttrædelse i tilfælde af, at

- kontrakter, som er underskrevet før TSI'ens ikrafttrædelse, indeholder optioner om køb af flere køretøjer, eller
- der i overgangsperioden skrives kontrakt om rullende materiel baseret på eksisterende designplatforme.

V (km/t)	Støjniveau (dB(A))
250	90
300	93
320	94

Inden for de ovennævnte maksimumgrænser tillades rullende materiel, som allerede er i drift, og som kræver en ny tilladelse til ibrugtagning, eller som der allerede er indgået kontrakt om på datoen for TSI'ens ikrafttrædelse.

²⁰ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur, KOM(2002) 23 endelig, EFT C 126 E af 28.5.2002.

²¹ Kommissionens beslutning 2002/735/EF af 30. maj 2002 om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet "rullende materiel" i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv 96/48/EF, EFT L 245 af 12.9.2002.

Endelig henstilles der i TSI'en til, at de obligatoriske grænseværdier for rullende materiel, som er bestilt efter den 1. januar 2005 eller taget i brug efter den 1. januar 2008, bør anvendes med en reduktion på 2 dB(A) ved en fart på 250 km/t og 3 dB(A) ved en fart på 300 km/t og 320 km/t. Ved en fart på 350 km/t bør målet være en reduktion på 3 dB(A). Denne henstilling vil danne grundlag for en revision af de obligatoriske grænseværdier i forbindelse med den igangværende TSI-revisionsproces, hvor der også tages hensyn til resultaterne af den nylige støjmålingskampagne for højhastighedstog på en prøvebane, som Kommissionen har medfinansieret.

TSI for højhastighedsjernbaneinfrastruktur²²:

Støjen fra den transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog bør forblive på et acceptabelt niveau for omgivelserne og holdes inden for passende grænser, så befolkningen og dens aktiviteter i nabolaget beskyttes. Vurderingen af virkningerne på miljøet, som skal udføres i henhold til direktiv 85/337/EØF (se 3.1), skal vise, at støjniveauet, som det opfattes af naboer langs nye eller opgraderede infrastrukturer (enten støjniveauer fra interoperable tog eller globale ækvivalente støjniveauer fra trafikken under ét afhængig af de gældende kriterier), ikke overstiger støjniveauerne i de gældende nationale regler under hensyntagen til støjmissionskarakteristikken for interoperable tog som defineret i TSI for rullende materiel til højhastighedsbaner.

Der er udarbejdet TSI'er for konventionelle tog med støjgrænseværdier for konventionelt rullende materiel, herunder godsvogne, og Kommissionen forventes at vedtage disse i 2004. Der foregår stadig drøftelser af visse tekniske aspekter af støj, herunder bestemmelser om ombyggede eller opgraderede systemer, tekniske specifikationer for spor, overvågningen af støjmissionskarakteristikker (for spor og vogne) og bestemmelser om infrastrukturer. Som et første skridt forud for vedtagelsen af disse TSI planlægger Kommissionen at vedtage en beslutning om fastlæggelse af de "*væsentlige krav*", der henvises til i direktiv 2001/16/EF for interoperable konventionelle tog, som vil omfatte bestemmelser om støj.

Endelig indeholder direktiv 2001/14/EF²³ principper og procedurer for fastsættelsen og opkrævningen af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Et af disse principper går ud på, at afgifterne for brug af infrastrukturen kan ændres, så de tager højde for omkostningerne ved miljøvirkningerne af togdriften, herunder støj. En sådan ændring skal stå i forhold til omfanget af den forårsagede virkning.

3.4. Flystøj

For at nedbringe støjniveauet fra lufttransport vedtog Det Europæiske Fællesskab i 1992 direktiv 92/14/EØF²⁴ på grundlag af standarder fra Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) med henblik på at forbyde de mest støjende flytyper at benytte Fællesskabets

²² Kommissionens beslutning 2002/732/EF af 30. maj 2002 om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet "infrastruktur" i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, jf. artikel 6, stk. 1, i Rådets direktiv 96/48/EF, EFT L 245 af 12.9.2002.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering, EFT L 75 af 15.03.2001, s. 36.

²⁴ Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988), EFT L 76 af 23.3.1992, ændret ved Rådets direktiv 98/20/EF af 30. marts 1998, EFT L 107 af 7.4.1998.

lufthavne. Disse flytyper, der er defineret i kapitel 2 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, ("Chicago-konventionen"), havde efter april 2002 ikke længere flyvetilladelse i Den Europæiske Union.

I marts 1998 fremsatte Kommissionen et nyt direktivforslag med sigte på at begrænse driften i Den Europæiske Unions af kapitel 2-fly udstyret med "hushkits"²⁵. Den resulterende forordning blev ophævet den 28. marts 2002 med vedtagelsen af et nyt direktiv (2002/30/EF²⁶, se nedenfor), som indføjede ICAO Resolution A33-7 om anvendelsen af en "*afbalanceret strategi*" for støjstyring omkring lufthavne. Denne strategi omfatter fire hovedelementer: nedskæring af flystøj ved kilden, foranstaltninger til fysisk planlægning og forvaltning, operationelle procedurer med henblik på støjdæmpning samt driftsrestriktioner.

Derudover vedtog ICAO-rådet i september 2001 en ny støjcertificeringsnorm, "kapitel 4" i bilag 16 i Bind I til Chicago-konventionen, som træder i kraft fra 2006 for nyudviklede fly.

Da hovedparten af de fly, som produceres nu, allerede opfylder kapitel 4-normen, og da udfasningen af kapitel 2-fly er afsluttet, vil dette ikke være tilstrækkeligt til at forbedre støjforholdene omkring lufthavne. For at sikre miljøbeskyttelsen efter 2002 på en måde, som er forenelig med det indre marked, vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2002/30/EF med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne. Med dette direktiv gennemføres den "*afbalancerede strategi*" for støjstyring i EF-lovgivningen.

Målet med direktivet er at sikre miljøbeskyttelsen omkring lufthavne på en måde, der kan forenes med det indre marked. Med det nye direktiv er der indført en harmoniseret definition af "Fly, der kun netop opfylder kravene" (fly, der opfylder certificeringskravene i kapitel 3 med en kumulativ margin på højst 5 EPNdB).

Direktivet indeholder derudover principper og bestemmelser om, hvorledes der udføres en støjvurdering, som er obligatorisk forud for indførelsen af støjrelaterede driftsrestriktioner. "*Driftsrestriktioner*" er støjrelaterede foranstaltninger, der begrænser eller nedskærer subsoniske civiljetflys adgang til en lufthavn. De omfatter driftsrestriktioner, der sigter på at forbyde fly, der kun marginalt opfylder kravene, at anvende bestemte lufthavne samt delvise driftsrestriktioner, som påvirker driften af subsoniske civiljetfly på visse tidspunkter (f.eks. forbud mod natflyvning).

Med henblik på at sikre en mærkbar forbedring af flystøjniveauet omkring lufthavne i hele Fællesskabet er Kommissionen pålagt senest den 28. marts 2007 at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv. Rapporten ledsages, i givet fald, af forslag til revision, og den skal indeholde en vurdering af direktivets effektivitet, navnlig behovet for at revidere definitionen af fly, der kun netop opfylder kravene med sigte på strengere krav.

²⁵ Støjdæmpningsanordninger, der monteres på motorer for at gøre dem mindre støjende. Med disse anordninger kan sådanne fly opfylde de strengere normer for "kapitel 3-fly", men kun med en så lille margen, at den samlede reduktion af flystøjen er mindre end forventet, fordi sådanne fly støjer mere end fly, som oprindeligt er godkendt efter kapitel 3-normerne.

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne, EFT L 85 af 28.3.2002.

Kommissionen har i den forbindelse iværksat en række undersøgelser, hvormed der foretages en vurdering af det nuværende støjniveau ved EF-lufthavne og mulighederne for en harmoniseret strategi for fastsættelse af støjgrænser ved EF-lufthavne, herunder en analyse af miljømæssige og socioøkonomiske konsekvenser. En anden undersøgelse er rettet mod det specifikke spørgsmål om de økonomiske fordele ved natflyvninger med henblik på at vejlede medlemsstater og lufthavne, som overvejer at indføre restriktioner for natflyvning. Af hensyn til gennemskueligheden og for at sikre en bred drøftelse af disse spørgsmål er det også besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe om lufthavnsstøj.

For at undgå en udbredelse af indbyrdes uforenelige støjafgiftsordninger og for at skabe mere gennemskuelighed samt sikre ligebehandling og forudsigelighed med hensyn til, hvordan støjkomponenten indregnes i afgiftssystemerne, har Kommissionen forelagt et direktivforslag²⁷ om etablering af en fællesskabsramme for støjklassificering af civile subsoniske jetfly med henblik på beregning af støjafgifter. Direktivforslaget tilsigter at tilskynde til anvendelse af mindre støjende fly ved at lade støjafgifter afhænge af flyets certificerede støjkaraktistika.

3.5. Støj fra virksomheder

Støj hører til de miljøanliggender, som medlemsstaternes myndigheder må overveje, når de udsteder tilladelser til driftsledere på store industrielle og landbrugsmæssige anlæg, som er omfattet af direktiv 96/61/EF²⁸ om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (IPPC). Dette direktiv gælder fuldt ud for nye anlæg og for bestående anlæg, som ændres væsentligt. Alle bestående anlæg underlagt direktivet skal senest i oktober 2007 opfylde godkendelsesvilkår, som er baseret på anvendelsen af de bedste tilgængelige teknikker (BAT). I sin meddelelse "*På vej mod bæredygtig produktion*"²⁹ vedtaget i juni 2003 udtrykte Kommissionen betænkeligheder ved, at ikke alle medlemsstater og tiltrædelseslande vil være i stand til at opfylde denne frist, og fremhævede et antal problemer med gennemførelsen. Den iværksatte også en høring af interessegrupper angående opstillingen af en EU-politik om industriel forurening.

For at bistå medlemsstaterne med gennemførelsen af IPPC-direktivet tilrettelægger Kommissionen en udveksling af oplysninger om de bedste tilgængelige teknikker og overvågning af emissioner. Med dette tiltag inddrages eksperter, som repræsenterer medlemsstater, tiltrædelseslande, erhvervslivet og andre interessegrupper. Resultaterne heraf opstilles i BAT-referencedokumenter, som omfatter de forskellige aktiviteter og forureningstyper, der er underlagt IPPC-direktivet, og som myndighederne skal tage i betragtning, når de fastsætter godkendelsesvilkår. Indtil videre er arbejdet med 16 ud af 33 dokumenter afsluttet, og de fleste heraf dækker en specifik sektor. Disse dokumenter omhandler spørgsmålet om støj, selv om der i de fleste tilfælde ikke træffes konklusioner, hvad angår BAT for forebyggelse og bekæmpelse af støj. Dette skyldes, at støj fra virksomheder er miljøproblem på lokalt plan, og de foranstaltninger, der må træffes for et specifikt anlæg, afhænger af dets beliggenhed.

²⁷ KOM(2001) 74, EFT C 103 E af 30.4.2002.

²⁸ Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening, EFT L 257 af 10.10.1996.

²⁹ KOM(2003) 354.

3.6. Andre eksterne støjklider

3.6.1. Maskiner til udendørs brug og traktorer

Den støj fra maskiner til udendørs brug, som påvirker helbred og velbefindende, opleves af borgeren hovedsagelig på lokalt plan. Fællesskabets tidligere støjbekæmpelsesforanstaltninger bestod af direktiver indeholdende bestemmelser om tilladelige støjniveauer, anbringelse af oplysninger om støjniveauet på udstyret og støjmålingsstandarder. Efter denne fremgangsmåde er der vedtaget syv direktiver om støj fra forskellige typer maskiner.

Med henblik på at forenkle denne lovgivning og inddrage en bredere vifte af maskiner vedtog Europa-Parlamentet og Rådet den 8. maj 2000 direktiv 2000/14/EF³⁰, hvori der er fastsat bestemmelser om støj fra 57 typer maskiner til udendørs brug, herunder maskiner omfattet af den eksisterende lovgivning (som er ophævet med det nye direktiv). Det tilsigter at bidrage til et velfungerende indre marked, samtidig med at EU-borgernes sundhed og velbefindende beskyttes, ved at reducere støjmissioner fra maskiner til udendørs brug. Dette søges opfyldt gennem fire typer foranstaltninger: harmonisering af støjmissionsgrænser og -standarder, harmonisering af procedurer for overensstemmelsesvurdering, harmonisering af mærkning i forhold til støjniveau og indsamling af oplysninger om støjmissioner.

Der er opstillet støjmissionsgrænser for nogle af de maskiner, som er underlagt direktivet. Disse grænser finder anvendelse i to faser for at give producenterne tid til at tilpasse sig de nye bestemmelser. Emissionsgrænserne for fase I trådte i kraft den 3. januar 2002, og strengere grænser (fase II) vil træde i kraft den 3. januar 2006, hvor plæneklippere dog er undtaget, idet ikrafttrædelsesdatoen for disse maskiner vil blive vurderet yderligere i en rapport, som Kommissionen udarbejder til Europa-Parlamentet og Rådet.

Mærkning er obligatorisk for alle typer af maskiner omfattet af direktivet. CE-mærkningen skal være anbragt synligt, let læseligt og uudsletteligt på hver del af maskinen sammen med det garanterede lydeffektniveau anført i dB(A).

Derudover giver direktivet medlemsstaterne mulighed for at fastsætte regler for brug af maskiner i følsomme områder, herunder indskrænke de perioder, hvor maskinernes må benyttes.

Kommissionen vil i januar 2005 forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af direktivet. Rapporten vil indeholde en gennemgang af de indsamlede støjdata på grundlag af overensstemmelseserklæringerne og en erklæring om behovet for og gennemførligheden af en revision af direktivets anvendelsesområde og grænseværdierne.

Endelig er der med hensyn til bestemmelser om støjniveau inden for typegodkendelsesordningen for landbrugs- og skovbrugshjultraktorer i direktiv 74/151/EØF³¹ fastsat grænser for tilladelige støjniveauer for maskiner, som skal markedsføres.

³⁰ 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, EFT L 162 af 3.7.2000.

³¹ Rådets direktiv 74/151/EØF af 4. marts 1974 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning vedrørende visse dele og specifikationer for landbrugs- og skovbrugshjultraktorer, EFT L 84 af 28.3.1974.

3.6.2. Fritidsfartøjer

Mere end 95 % af de 800 000 fritidsfartøjer, som hvert år produceres verden over, er motorbåde. Disse både benyttes ofte i rekreative områder langs kysten og i søer, hvor et lavt støjniveau er en vigtig, men sjælden naturlig ressource. Desuden benyttes disse både i vidt omfang i sommerperioden, hvilket medfører støjgener og høje niveauer for lokal luft- og vandforurening fra deres udstødningsgasser.

Med direktiv 2003/44/EF³², om ændring af det tidligere direktiv 94/25/EF³³ om fritidsfartøjer, udvides anvendelsesområdet til at omfatte vandscootere, og desuden udbygges kravene til konstruktion og bygning med miljøstandarder for fritidsfartøjers udstødning og grænseværdier for støjemission. Disse harmoniserede emissionsgrænser vil træde i kraft gradvist fra den 1. januar 2005 til den 1. januar 2007. Direktivet vil bidrage til at fastholde og øge den europæiske skibsbygningsindustri konkurrenceevne ved yderligere at fjerne mulige tekniske handelshindringer og samtidig sikre, at miljøet og menneskers sundhed og sikkerhed fortsat beskyttes i tilstrækkelig grad.

I det nye direktiv pålægges Kommissionen også at undersøge mulighederne for at forbedre miljøegenskaberne for fritidsfartøjers motorer. Kommissionen vil forelægge en rapport over resultaterne ved udgangen af 2006 og, hvis dette er relevant, fremsende lovforslag til Europa-Parlamentet og Rådet ved udgangen af 2007.

4. KONKLUSION

Som det er skitseret i denne rapport bekæmpes ekstern støj på fællesskabsplan gennem en bred vifte af instrumenter, herunder bestemmelser om harmonisering af vurdering og styring af ekstern støj, miljøvurdering, markedsadgangskrav for visse motorkøretøjer og maskiner, specifikationer for interoperabilitet i jernbanesystemet og regler for driftsrestriktioner i lufthavne. Derudover udgør forskning og udvikling en væsentlig byggesten i opstillingen af Fællesskabets støjbekæmpelsesforanstaltninger.

Kommissionen tilstræber at udvikle disse foranstaltninger for yderligere at reducere støjniveauet i EU under den forudsætning, at lovforslag om støjkluder skal ske på basis af solidt bevismateriale, der underbygger forslagene. Dette falder i tråd med den "videnbaserede tilgang" ved udformning af lovgivning som fastsat i det sjette miljøhandlingsprogram.

Som tidligere erklæret³⁴ og i overensstemmelse med traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab vil Kommissionen derfor regelmæssigt overveje behovet for at fremsætte nye lovforslag om støjkluder og, hvor dette er relevant, fremsætte sådanne forslag.

³² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/44/EF af 16. juni 2003 om ændring af direktiv 94/25/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer, EFT L 214 af 26.8.2003.

³³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/25/EF af 16. juni 1994 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser om fritidsfartøjer, EFT L 41 af 15.2.2000.

³⁴ Kommissionens erklæring i Forligsudvalget vedrørende direktivet om vurdering og styring af ekstern støj, EFT L 189 af 18.7.2002.