



EUROPA-KOMMISSIONENS SVAR

PÅ DEN EUROPÆISKE REVISIONSRETS SÆRBERETNING

Byforurening i EU

Luften i byerne er renere, men der er stadig for meget støj

Indhold

I. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS SVAR.....	2
II. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS VÆSENTLIGSTE BEMÆRKNINGER.....	3
1. EU's luftkvalitetsnormer i byerne	3
2. Bekæmpelse af luft- og støjforurening i byer.....	4
III. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS ANBEFALINGER.....	5
Anbefaling 1: Prioritering af tiltag mod støjforurening	5

Dette dokument indeholder Europa-Kommissionens svar på bemærkningerne i Revisionsrettens særberetning, jf. artikel 265 i [finansforordningen](#), og det offentliggøres sammen med den pågældende særberetning.

I. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS SVAR

Kommissionen glæder sig over Den Europæiske Revisionsrets særberetning om byforurening. Beretningen giver et godt overblik over den retlige situation og de tiltag, som Kommissionen og de tre reviderede byer (Athen, Barcelona og Kraków) har gennemført med hensyn til luft- og støjforurening. Siden iværksættelsen har Kommissionen konsekvent betragtet revisionen som en mulighed for yderligere at overveje, forbedre og samarbejde effektivt med medlemsstaterne om byforurening i almindelighed og om luftkvalitet og reduktion af støjforurening i særdeleshed.

Luftkvalitet og støjreduktion er vigtige mål for Den Europæiske Union, bl.a. i forbindelse med gennemførelsen af den europæiske grønne pagt, navnlig målsætningen om nulforurening for et giftfrit miljø og den dermed forbundne handlingsplan for nulforurening. Luftforurening og ekstern støj har en betydelig indvirkning på folkesundheden, miljøet og borgernes generelle livskvalitet. Dårlig luftkvalitet kan føre til luftvejssygdomme og hjerte-kar-sygdomme, for tidlige dødsfald og reduceret forventet levetid, mens støjforurening kan forårsage sundhedsproblemer som bl.a. stress, søvnforstyrrelser og kognitiv funktionsnedsættelse.

EU anerkender betydningen af at tage fat om disse problemer og har gennemført forskellige politikker og direktiver for at forbedre luftkvaliteten og reducere støjforureningen. Dette er blevet endnu vigtigere efter vedtagelsen af den europæiske grønne pagt. Der er imidlertid behov for en større indsats fra alle medlemsstaters side for at nå mål for luftkvalitets- og støjniveauer, som er sikre for menneskers sundhed.

For så vidt angår den overordnede konklusion, som Revisionsretten anfører i rapporten om de foranstaltninger, som Kommissionen og de udvalgte medlemsstater havde truffet på området for luft- og støjforurening¹, understreger Kommissionen, at det konkluderedes af resultaterne af dens egen evaluering af direktiverne om luftkvalitet fra 2019, at lovgivningen i det mindste er delvis effektiv.

Revisionsretten anbefaler, at Kommissionen vurderer mulighederne for at indføre EU-støjreduktionsmål og støjgrænser i direktivet om ekstern støj og i videst muligt omfang at tilpasse direktivets rapporteringstærskler for støjeksponering til dem, der anbefales af Verdenssundhedsorganisationen (WHO). Kommissionen anerkender betydningen af dette spørgsmål og af anbefalingen og accepterer den fuldt ud. Anbefalingen er i overensstemmelse med konklusionerne i rapporten om gennemførelsen af direktivet om ekstern støj, der blev offentliggjort i 2023, og det bemærkes navnlig, at Kommissionen vil vurdere mulige forbedringer af direktivet, herunder støjreduktionsmål på EU-plan (som understreget i handlingsplanen for nulforurening).

¹ Jf. punkt 91 i særberetningen.

II. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS VÆSENTLIGSTE BEMÆRKNINGER

1. EU's luftkvalitetsnormer i byerne²

Kommissionen understreger, at revisionen fokuserer på tre udvalgte byer, og ønsker at fremhæve, at luftkvalitetsnormerne opfyldes i mange andre byer i EU.

Med hensyn til de resultater, der den senere tid er opnået inden for luftforurening, minder Kommissionen om, at den foreslog at revidere EU-reglerne om luftkvalitet – direktiverne om luftkvalitet – den 26. oktober 2022. Den 14. oktober 2024 vedtog medlovgiverne det reviderede direktiv. Direktivet indeholder en målsætning om nulforurening senest i 2050 som et bindende mål med en mekanisme til regelmæssig revision for at sikre en dynamisk kurs hen imod at nå målsætningen. Dermed indføres strengere luftkvalitetsnormer i EU, som skal opfyldes senest i 2030, kombineret med kortere frister for de tiltag, der skal gøres, forbedret vurdering af luftkvalitet og oplysning af offentligheden. Direktivet indeholder en bestemmelse om adgang til domstolsprøvelse, og borgerne vil også have ret til at kræve erstatning for helbredsskader som følge af luftforurening.

Desuden er Kommissionen i færd med at evaluere direktivet om nationale emissionsreduktionstilsagn (NEC-direktivet) (som forpligter medlemsstaterne til at nedbringe de nationale emissioner af de fem største luftforurenende stoffer), som vil blive færdiggjort inden udgangen af 2025. Som anført i Kommissionens rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om status for gennemførelsen af NEC-direktivet i 2024³ er den overordnede overholdelse af direktivets emissionsreduktionstilsagn forholdsvis god for alle forurenende stoffer undtagen ammoniak. I betragtning af de strengere reduktionsforpligtelser for 2030 og fremefter kræver alle forurenende stoffer, for hvilke direktivet fastsætter emissionsreduktionstilsagn, fortsat opmærksomhed.

Med hensyn til støj fortsætter Kommissionen sit arbejde med de foranstaltninger, der er identificeret i Kommissionens rapport om gennemførelse af direktivet om ekstern støj (COM(2023) 139 final), herunder med at støtte medlemsstaternes indsats for at gennemføre og indarbejde lovgivningen og fremskynde deres indsats for at overholde reglerne. I den forbindelse afholdt Kommissionen i februar 2024 et webinar om støjsvage vejbelægninger og i juni 2024 en TAIEX-EIR-workshop om støj, som flere lande deltog i: fremskridt med hensyn til at opfylde medlemsstaternes grænseværdier for støj og EU's reduktionsmål. I oktober 2024 indledte Kommissionen seks nye traktatbrudssager for manglende indberetning af strategiske støjkort.

Med hensyn til Revisionsrettens bemærkning⁴ om Kommissionens manglende håndhævelse af direktiverne om luftkvalitet og direktivet om ekstern støj i de tre udvalgte byer bemærker Kommissionen, at de data, der er fremlagt i særberetningen, viser visse forbedringer i de udvalgte byer.

² Jf. punkt 22-35 i særberetningen.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/?uri=CELEX%3A52024DC0348&qid=1722500216804>

⁴ Jf. punkt 56-63 i særberetningen.

2. Bekæmpelse af luft- og støjforurening i byer

Kommissionen understreger, at der er betydelige udfordringer, som byerne skal tackle for at afhjælpe de negative virkninger af transport på sundhed og miljøet, som anført i den europæiske grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, Fit for 55-pakken, handlingsplanen for nulforurening og Europas kræfthandlingsplan.

Næsten hele EU's befolkning er udsat for koncentrationer af fine partikler ($PM_{2.5}$), der ligger over WHO's seneste retningslinjer, og alle medlemsstater rapporterer om overskridelser af ozon- og nitrogendioxidniveauerne. Hvad angår luftforurening er vejtransport den største kilde til nitrogenoxider (NO_x), som tegnede sig for 48,6 % af emissionerne i 2022 og ca. 29,3 % af $PM_{2.5}$ - og PM_{10} -emissionerne. Desuden er 70 % af EU's befolkning udsat for usunde trafikstøjniveauer i dagtimerne. I sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet bebudede Kommissionen en revision af de lovgivningsmæssige rammer for teknisk kontrol for at sikre, at køretøjerne overholder emissionsnormer og sikkerhedsstandarder gennem hele deres levetid. Ud over luftforurening kan foranstaltninger til bekæmpelse af støjforurening også overvejes.

I sin ramme for mobilitet i byer foreslog EU et mere målrettet tiltag vedrørende mobilitet i byer for at foretage et skift fra den nuværende tilgang, der er baseret på trafikstrømme, til en tilgang, der er baseret på at flytte personer eller varer på en mere bæredygtig måde. Det gælder følgende tiltag:

- tilskyndelse til aktive mobilitetsformer såsom gang og cykling, da de mindsker luft- og støjforurening i byerne betydeligt. Rammen for mobilitet i byer fra 2021 placerer offentlig transport som rygraden i bæredygtig bytrafik sammen med aktive transportformer og fælles mobilitetstjenester. Aktiv mobilitet vil blive yderligere støttet med gennemførelsen af EU's "Erklæring om cykling" fra 2024.
- Anerkendelse af brugen af lavemissionszoner som effektive redskaber til at løse lokale luftkvalitetsproblemer ved at mindske adgangen for mere forurenende køretøjer til følsomme byområder.

Desuden kræver den reviderede TEN-T-forordning nu juridisk, at de 431 største byer (byknudepunkter i EU) vedtager en plan for bæredygtig bytrafik, der prioriterer de mindst forurenende transportformer, og indsamler og rapporterer relevante data om centrale indikatorer for bæredygtig bytrafik. For Krakóws vedkommende har EFRU allerede medfinansieret planen for bæredygtig bytrafik i Krakóws storbyområde i programmeringsperioden 2014-2020, som indførte en horisontal "forureningsbetingelse" for alle projekter i Kraków. I programmeringsperioden 2021-2027 fastsættes det i partnerskabsaftalen med Polen, at planer for bæredygtig bytrafik er en ufravigelig betingelse for EFRU-støtte til investeringer i bæredygtig bytransport⁵.

Kommissionen understreger, at den overordnede politiske ramme bidrager væsentligt til opfyldelsen af EU's klimamål og målsætning om nulforurening. Ud over lovgivning og politikker vedrørende luftkvalitet, støj og transport (som nævnt ovenfor) omfatter dette støtte gennem missionen under Horisont Europa om 100 klimaneutrale og intelligente byer og Europa-Kommissionens byinitiativer såsom aftalen om grønne byer ("Green City Accord"). Gennem missionen om "100 klimaneutrale og intelligente byer" er der afsat midler til målrettede indkaldelser af forslag om emner såsom fremme af offentlig transport, nytænkning af byrummet med henblik på klimaneutralitet, nulforureningsbyer og mobilitetsforvaltningsplaner.

⁵ Jf. tekstboks 5 i særberetningen.

Med hensyn til beretningens påstand om utilstrækkelig vurdering af resultaterne af EU-finansierede projekter, der har til formål at bekæmpe støj- og luftforurening⁶, understreger Kommissionen, at luftforurening set fra samhørighedsfondenes perspektiv er et problem, der bør behandles på storbyniveau. Investeringer, der foretages individuelt af enkelte kommuner, kan ikke opfylde de fastlagte mål, hvis de ikke ses i et bredere perspektiv i sammenhæng med et storbyområde. Derfor omfatter flere EFRU-programmer i programmeringsperioden 2021-2027, som f.eks. Spaniens nye regionale EFRU Pluri-program, tilgangen til funktionelle byområder.

Med henvisning til bemærkningen om manglen på indikatorer til måling af projekternes bidrag til at afhjælpe luft- og støjforurening⁷ påpeger Kommissionen, at der for de operationelle programmer for 2014-2020, som finansieres af ESI-fondene, ikke var nogen fælles indikatorer til måling af forurening eller støjreduktion. På EU-plan var det muligt at spore samhørighedspolitikens bidrag til målene for ren luft gennem et markørsystem, der kvantificerer de udgifter, der bidrager til målene for ren luft, ved at tillægge hver investeringskategori (interventionsområder) en vis vægt. Disse markører blev udviklet efter modellen for EU's klimamarkører "Riomarkører" – se linket [Sporing af investeringer i luftkvalitet under samhørighedspolitikken 2014-2020 | Data | De europæiske struktur- og investeringsfonde \(europa.eu\)](#). For perioden 2021-2027 blev spørgsmålet om mangel på indikatorer behandlet i forbindelse med luftforurening, og der blev fastsat to fælles indikatorer (resultatindikator: RCR 50 – *Befolkningsandel omfattet af foranstaltninger vedrørende luftkvalitet* og outputindikator: RCO 39 – *Område omfattet af installering af systemer til overvågning af luftforurening*) på grundlag af arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene (SWD(2021) 198 final)⁸.

III. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS ANBEFALINGER

Anbefaling 1: Prioritering af tiltag mod støjforurening

Kommissionen bør vurdere mulighederne for:

- a) at indføre EU's støjreduktionsmål og støjgrænser i direktivet om ekstern støj**
- b) i videst muligt omfang at tilpasse direktivets rapporteringstærskler for støjeksponering til dem, der anbefales af Verdenssundhedsorganisationen.**

Måldato for gennemførelsen: 2029

Kommissionen accepterer anbefaling 1 a) og 1 b).

⁶ Jf. punkt 88-90 i særberetningen.

⁷ Jf. punkt 101 i særberetningen.

⁸ ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE Performance, overvågning og evaluering af Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden og Fonden for Retfærdig Omstilling i 2021-2027.

Kommissionen anerkender betydningen af og accepterer at prioritere foranstaltninger til reduktion af støjforurening ved at vurdere mulighederne for at indføre EU's støjreduktionsmål og støjgrænser i direktivet om ekstern støj og i videst muligt omfang at tilpasse rapporteringstærsklerne til de normer, der anbefales af Verdenssundhedsorganisationen. Den er også enig i den anbefalede måldato for gennemførelsen.