



Bryssel den 30.3.2017
COM(2017) 151 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
om genomförandet av direktivet om omgivningsbuller i enlighet med artikel 11 i direktiv
2002/49/EG

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av direktivet om omgivningsbuller i enlighet med artikel 11 i direktiv 2002/49/EG

1. Inledning

Enligt artikel 11 i direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller (nedan kallat *direktivet*)¹ ska Europeiska kommissionen utarbeta en rapport om genomförandet av direktivet vart femte år. Utöver en redogörelse för direktivets genomförande ska rapporten innehålla en översyn av kvaliteten på den akustiska omgivningen och mål och åtgärder för att minska omgivningsbuller från särskilda källor, samt en bedömning av behovet av ytterligare EU-åtgärder. Detta är den andra rapporten om genomförandet av direktivet. Den beskriver situationen sedan den första rapporten² offentliggjordes och utgör också en handlingsplan som grundar sig på den utvärdering av direktivet som gjordes 2016 inom ramen för kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet). Rapporten bör därför läsas tillsammans med den underliggande studien och kommissionens arbetsdokument³.

Omgivningsbuller är ett allvarligt miljöhälsoproblem i Europa. Forskning visar att långvarig exponering för höga bullernivåer kan leda till allvarliga hälsoproblem i funktioner som kontrolleras av hormonsystemet och hjärnan, som t.ex. kardiovaskulära sjukdomar, sömnstörningar och andra störningar (känslor av obehag som påverkar det allmänna välbefinnandet). Omgivningsbuller är enligt Världshälsoorganisationen (WHO) den miljörelaterade hälsofaktor som näst efter luftföroreningar orsakar den största sjukdomsburden i Europa.

Det finns en stor oro bland allmänheten för miljöfaktorer som påverkar och hotar hälsa och välbefinnande⁴, och EU måste bidra till att skydda sina medborgare mot sådana risker, bland annat genom hållbarare städer. I det sjunde miljöhandlingsprogrammet⁵ fastställdes ett mål om att minska antalet personer som påverkas skadligt av omgivningsbuller, vilket ska rapporteras enligt artikel 11.2 i direktivet. För att uppnå målet krävs innovativa lösningar som samtidigt kommer att bidra till kommissionens viktigaste övergripande prioritering, nämligen en nysatsning på sysselsättning, tillväxt och investeringar.

Inom EU är direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller det viktigaste rättsliga instrumentet för att skydda allmänheten från alltför höga bullernivåer från vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och stora industrianläggningar. Direktivet har två syften: 1) att fastställa ett gemensamt tillvägagångssätt för att förhindra, förebygga eller minska de

¹ EGT L 189, 18.7.2002.

² KOM(2011) 321 slutlig.

³ Alla rapporter finns på: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

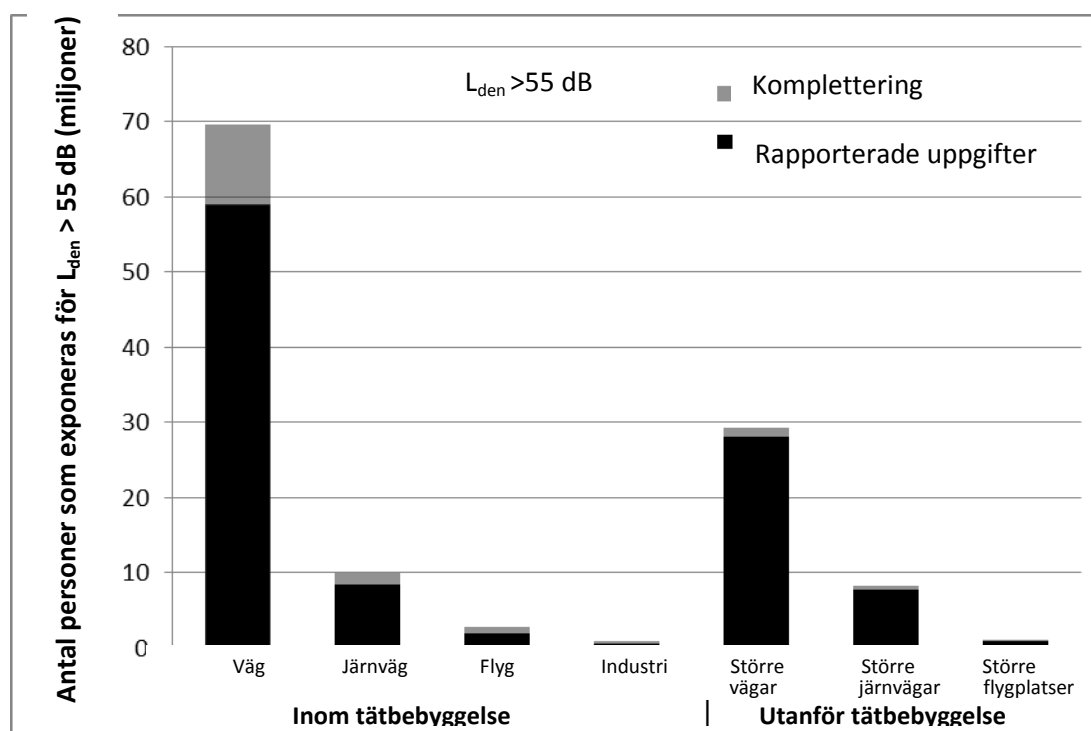
⁴ Eurostat *Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs*, 2016, s.135. Finns på: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_ar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

⁵ I det programmet efterlyste man en betydande minskning av omgivningsbuller i EU så att nivåerna senast 2020 har sjunkit betydligt och närmat sig WHO:s rekommendationer.

skadliga effekterna på grund av exponering för omgivningsbuller och 2) att ge en grund för att utveckla åtgärder för att minska buller från större källor.

2. Kvaliteten på den akustiska omgivningen i EU och effekter på folkhälsan

Europeiska miljöbyrån har gjort en bedömning av allmänhetens bullerexponering i EU:s medlemsstater. Bedömningen omfattar 467 tätbebyggelser (där man beaktar vägar, järnvägar, flygplatser och industrianläggningar), 86 större flygplatser samt 186 600 kilometer större vägar och 44 320 kilometer större järnvägslinjer utanför tätbebyggelse. Eftersom rapporteringen från medlemsstaterna inte är fullständig, har luckor i uppgifterna kompletterats genom en särskild metod⁶. Figur 1 visar resultaten dels inom tätbebyggelse, dels utanför tätbebyggelse⁷.



Figur 1: Antal personer som 2012 exponerades för omgivningsbuller > 55 dB L_{den} i EU:s 28 medlemsstater inom och utanför tätbebyggelse.

Vägtrafikbuller både inom och utanför tätbebyggelse är fortfarande den största källan till mänsklig exponering som överskrider direktivets rapporteringsnivåer. Antalet personer som exponeras för vägtrafikbuller över 55 dB L_{den} uppskattas till 100 miljoner (nära 70 miljoner inom tätbebyggelse och 30 miljoner utanför). Järnvägar är den näst största bullerkällan med sammanlagt mer än 18 miljoner personer (cirka 10 miljoner inom tätbebyggelse och 8

⁶ Luckor i uppgifterna har kompletterats med användning av den metod som återges i publikationen *Noise in Europe 2014* som finns på <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ Enligt direktivet måste buller kartläggas separat inom och utanför tätbebyggelse.

miljoner utanför) som exponeras för bullernivåer över 55 dB L_{den} . Därefter följer flygplansbuller med sammanlagt nära 4 miljoner personer (nästan 3 miljoner inom tätbebyggelse och 1 miljon utanför) som exponeras för bullernivåer över 55 dB L_{den} . Industribuller inom tätorter leder till att cirka 1 miljon personer exponeras för nivåer över 55 dB L_{den} .

Dessa exponeringsdata⁸ innebär att 14,1 miljoner vuxna allvarligt störs av omgivningsbuller och 5,9 miljoner har kraftiga sömnstörningar. Dessutom orsakar exponeringen 69 000 sjukhusvistelser och 15 900 fall av förtida dödsfall varje år.

Uppgifterna gäller bara tätbebyggelser, vägar, järnvägslinjer och flygplatser som omfattas av direktivet. Totala exponeringar och hälsoeffekter är därför ännu större.

3. Genomförande av direktivet

Medlemsstaternas genomförande av direktivet går framåt, men det varierar kraftigt och beror på vilken ambitionsnivå länderna väljer, vilka resurser som anslås, och om det är centrala myndigheter som ansvarar för genomförandet eller myndigheter på mer lokal och decentraliserad nivå. Sammanfattningsvis kan följande konstateras:

Direktivet har **införlivats** korrekt i den nationella lagstiftningen i alla 28 medlemsstater, antingen genom antagande av nya genomförandeförordningar eller genom ändringar av befintlig lagstiftning.

Inga större problem har konstaterats i samband med **angivande av större vägar, större järnvägslinjer, större flygplatser och tätbebyggelser** som omfattas av direktivet. I vissa medlemsstater finns det emellertid praktiska svårigheter i förhållandet mellan nationella organ och lokala myndigheter i samband med utarbetande av bullerkartor.

Direktivet anger inga källspecifika **gränsvärden** på EU-nivå, men medlemsstaterna kan själva ta fram nationella gränsvärden om de så önskar. Sådana gränsvärden har fastställts i 21 medlemsstater, och icke-bindande mål har tagits fram av ytterligare fyra medlemsstater. Det finns dock ännu inte mycket bevis för att de faktiskt genomdrivs.

Vid utarbetandet av strategiska bullerkartor har medlemsstaterna använt de **bullermått** som krävs enligt direktivet. De har även använt andra nationella bullermått för särskilda fall, såsom medges i artikel 5.2 i direktivet.

Uppgifter mellan olika rapporteringsomgångar och olika länder är inte jämförbara eftersom medlemsstaterna fortfarande får använda anpassade nationella metoder för att bedöma bullernivån. Denna situation kommer att förbättras betydligt genom de nya **gemensamma**

⁸ Beräknat med samma metod för förhållandet mellan exponering och respons som används i rapporten *Noise in Europe 2014*, som finns på: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

metoder⁹ som har utvecklats och som blir obligatoriska från och med 2018 och då kommer att ge jämförbara uppgifter.

Mer än 20 % av de bullerkartor som krävs, och cirka 50 % av handlingsplanerna för den nuvarande femåriga rapporteringscykeln, har ännu inte anmälts. Genomförandet av direktivet är därför kraftigt försenat eftersom medlemsstaterna var skyldiga att tillhandahålla dessa senast 2012 respektive 2013. En översikt över uppgifternas fullständighet ges i tabell 1 nedan.

Tabell 1: Uppgifternas fullständighet i den aktuella rapporteringsomgången för bullerkartor och handlingsplaner

Kartor/planer	Inom tätbebyggelse				Utanför tätbebyggelse		
	Vägrafik buller	Järnvägstrafikbuller	Flygrafik buller	Industribuller	Större vägar	Större järnvägslinjer	Större flygplatser
Färdiga bullerkartor ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Färdiga handlingsplaner ¹³	49 %				47 % (medelvärde)	41 % (medelvärde)	43 %

Källa: Rapport utarbetad på uppdrag av kommissionen, finns på:
http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

I och med att medlemsstaterna har utarbetat nästan 80 % av de **bullerkartor** som krävs enligt direktivet, och gjort dem tillgängliga genom olika informationsportaler på internet, har genomförandet av direktivet lett till en betydligt bättre bild av bullerproblemets omfattning i EU. Men trots att informationen finns tillgänglig är allmänheten inte alltid medveten om bullersituationen och dess hälsoeffekter.

Metoder för att ta fram handlingsplaner skiljer sig mellan olika medlemsstater. Olikheterna visar sig genom vilken typ av bulleråtgärder som har identifierats, vilken avvägning som görs mellan kostnadsgenererande åtgärder och andra åtgärder, och i vilken utsträckning planerna endast är strategiska eller om de även innehåller operativa åtgärder. Förseningarna med att ta fram **handlingsplaner** visar också att många medlemsstater inte har vidtagit åtgärder mot bullerproblemen. Det finns olika skäl till detta och i tätorter kan det till exempel bero på att de myndigheter som ansvarar för att utveckla handlingsplaner inte har strategiska befogenheter eller beslutandemakt över budgeten så att de kan avgöra om åtgärderna i handlingsplanen kan finansieras och är realistiska och genomförbara.

Det finns också skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller omfattning och kvalitet i de **samrådsprocesser** som har föregått handlingsplanerna. Enligt icke-statliga organisationer

⁹ Kommissionens direktiv (EU) 2015/996 av den 19 maj 2015 om fastställande av gemensamma bedömningsmetoder för buller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG (EUT L 168, 1.7.2015).

¹⁰ Senast juni 2015.

¹¹ 22 av 28 länder.

¹² 19 av 26 länder – 2 länder hade inga större järnvägslinjer 2010.

¹³ Senast november 2015.

som har deltagit i samråd innehåller planerna ofta en sammanfattning av svaren från samrådet, men det är många gånger oklart hur synpunkterna har beaktats.

Ett av de viktigaste skälen för de betydande **förseningarna i genomförandet** är att frågan inte prioriteras vid tilldelning av mänskliga och finansiella resurser på nationell och lokal nivå. När det gäller bullerkartläggningen har de mer specifika problemen bland annat varit att det saknas centraliserade och enhetliga dataunderlag, att det saknas effektiv samordning mellan de olika myndigheter som ansvarar för genomförandet av direktivet och att bullerkartor från olika jurisdiktioner inte är jämförbara. När det gäller handlingsplanerna blev de i sin tur försenade på grund av att bullerkartorna var försenade (eftersom bullerkartorna behövs som underlag), och på grund av den korta perioden mellan tidsfristen för bullerkartorna och tidsfristen för handlingsplanerna (tolv månader). Överlag finns det belegg för att de medlemsstater där genomförandet sker på ett starkt decentraliserat sätt har haft särskilt svårt att förmå sina myndigheter att respektera tidsfristerna för att genomföra åtgärderna i direktivet.

Många medlemsstater har gjort framsteg med att ta fram definitioner för **tysta områden** (i tätbebyggelse och på landsbygden) och med att fastställa kriterier för att utse sådana områden. Hittills har tysta områden dock bara utsetts i 13 medlemsstater. Detta kan bero på att man befarar att processen kan ändras i framtiden och att utsedda tysta områden kan bli föremål för rättsliga restriktioner. I de medlemsstater där tysta områden faktiskt har utsetts, har dock antalet ökat kraftigt mellan första och andra rapporteringsomgången (2007–2012). Medlemsstaterna har bett kommissionen att ta fram praktisk vägledning för att underlätta arbetet med att utse tysta områden.

En stor **utmaning för genomförandet** var att direktivets tillämpningsområde utvidgades (se tabell 2) och att bullerkartor och handlingsplaner måste tas fram i betydligt fler fall (antalet tätbebyggelser ökade till exempel från 176 till 467). Det ändrade tillämpningsområdet gör det också svårt att jämföra hur kompletta uppgifterna är i de olika rapporteringsomgångarna.

Tabell 2: Antal enheter som omfattas av direktivet om omgivningsbuller i första och andra rapporteringsomgången

Typ av enhet	Första rapporteringsomgången (2005–2009)	Andra rapporteringsomgången (2010–2014) och efterföljande omgångar
Tätbebyggelse	176 (> 250 000 invånare)	467 (> 100 000 invånare)
Större flygplatser	73 (> 50 000 starter eller landningar ¹⁴ per år)	92 (på grund av ökad flygtrafik) (> 50 000 starter eller landningar per år)
Större vägar (i km)	67 488 (> 6 miljoner fordon per år)	154 738 (> 3 miljoner fordon per år)
Större järnvägslinjer (i km)	31 576 (> 60 000 miljoner tåg per år)	72 341 (> 30 000 miljoner tåg per år)

¹⁴ Detta preciseras närmare i artikel 3 p i direktivet.

4. Utvärdering av direktivet

År 2013 lät kommissionen utvärdera direktivet¹⁵ inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet) som är en del av kommissionens agenda för bättre lagstiftning¹⁶. I enlighet med de allmänna riktlinjerna om bättre lagstiftning¹⁷ omfattar utvärderingen en analys för att avgöra om direktivet har varit, och fortfarande är, lämpligt för att åtgärda problemet, och om reglering av frågan på EU-nivå ger något mervärde jämfört med endast nationella åtgärder. Dessutom görs en bedömning av om direktivet har uppnått detta på ett ändamålsenligt och effektivt sätt och om dess bestämmelser är i linje med EU:s övriga lagstiftning. Utvärderingen beaktar också direktivets inverkan på små och medelstora företag, och om det finns möjligheter till förenkling och till att minska den administrativa bördan.

Utvärderingen omfattar perioden från antagandet av direktivet (2002) fram till i dag. Den gäller enbart direktivet om omgivningsbuller, men samspelet mellan direktivet och EU-lagstiftning som rör buller vid källan (till exempel reglering av buller från motorfordon) ingår också, dock utan ingående utredning av denna lagstiftning.

Utvärderingen gjordes bland annat genom dokumentanalys baserad på rapporterade uppgifter från medlemsstaterna och andra relevanta EU-dokument och nationella dokument, liksom de senaste forskningsrönen. De administrativa kostnaderna i samband med direktivets genomförande har granskats och en kostnads-nyttanalyt har utförts. Dessutom konsulterades behöriga myndigheter och berörda parter från alla medlemsstater på ett brett och omfattande sätt genom online-enkäter och djupintervjuer samt ett seminarium och ett offentligt on-line-samråd.

Direktivet i sig och dess två syften är fortfarande ytterst relevanta för de politiska behov som har fastställts för EU¹⁸. Omgivningsbuller är ett allvarligt miljöhälsoproblem i Europa, och enligt berörda parter finns det fortfarande ett behov av gemensamma åtgärder för att hantera omgivningsbuller. Det är dessutom viktigt att samla in harmoniserade data på EU-nivå för att kunna erbjuda en högkvalitativ kunskapsbas till grund för ytterligare utveckling av källspecifik bullerlagstiftning. Sådan lagstiftning är nödvändig eftersom lokala bulleråtgärder kan bli verkningslösa om inte de största bullerkällorna samtidigt regleras.

Direktivets bestämmelser bedöms vara internt samstämmiga på det hela taget, även om berörda parter anser att det finns vissa oklarheter. Direktivet har dessutom visat sig vara externt samstämmigt med annan relevant EU-lagstiftning (miljölagstiftning och källspecifik bullerlagstiftning) och ses som ett komplement till denna lagstiftning. Trots vissa praktiska

¹⁵ COM(2013) 685 final.

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

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/strategy/better-regulation-why-and-how_en

¹⁸ Såsom de uttrycks i den konsoliderade versionen av fördraget om Europeiska unionen (EUT C 326, 26.10.2012), Europeiska kommissionens grönbok "Framtidens bullerpolitik" (KOM(96)540 slutlig) och det allmänna miljöhandlingsprogrammet för unionen till 2020 (EUT L 354, 28.12.2013).

svårigheter med införlivandet av direktivet i nationell lagstiftning den första tiden är nationella bestämmelser för bullerbegränsning i stort sett genomgående förenliga med direktivet.

Vissa framsteg har gjorts mot det första målet i direktivet, men effekterna är ännu inte synliga på grund av stora förseningar med att anta regler för gemensamma metoder och med att genomföra direktivet i medlemsstaterna. Vad beträffar framsteg mot det andra målet bidrar direktivet till att de skadliga hälsoeffekterna av bullerexponering uppmärksammas alltmer på EU-nivå. De data om allmänhetens bullerexponering som har blivit tillgängliga tack vare direktivet har dock ännu inte använts av EU för att ta fram källspecifik bullerlagstiftning. Vad gäller de övergripande effekterna av direktivet är det viktigt att komma ihåg att resultaten av de flesta bulleråtgärder bara syns på längre sikt eftersom bulleråtgärder tar lång tid att genomföra (det kan röra sig om 20 år) och därför är det ännu inte möjligt att fullt ut utvärdera direktivets konsekvenser.

Cykler på fem år för bullerkartläggning och handlingsplaner anses vara ett lämpligt intervall. Däremot har tidsfristen på ett år mellan slutförandet av kartor och antagandet av tillhörande handlingsplaner visat sig vara för kort. Rapporteringssystemet fungerar väl och gör det möjligt för medlemsstaterna att snabbt sända in rapporteringsdata, men utformningen skulle kunna förbättras ytterligare.

I de fall där handlingsplaner med bulleråtgärder har antagits har direktivet lett till ett positivt kostnads-nyttoförhållande på 1:29 enligt beräkningen inom det mest sannolika scenariot i kostnads-nyttanalysen. De administrativa kostnaderna för genomförandet är låga. För bullerkartor uppgår de till 0,15 euro och för handlingsplaner 0,03 euro beräknat per invånare av den totala befolkningen (medianvärden) och per rapporteringsomgång (dvs. vart femte år). Beräknat mot bakgrund av en folkmängd i EU på 508 miljoner blir de administrativa kostnaderna för ett fullständigt genomförande i alla medlemsstater mycket låga och uppgår till cirka 91 miljoner euro vart femte år, eller cirka 18 miljoner euro per år. Utrymmet för att ytterligare minska de administrativa kostnaderna för att genomföra direktivet är mycket begränsat. Direktivet har inte heller några konsekvenser för små och medelstora företag.

Direktivet har potential att skapa mervärde på EU-nivå genom att skapa lika konkurrensvillkor i hela EU för operatörer av transportinfrastruktur, och genom att bidra till bättre kunskap om bullerföreningarnas utbredning och till mer välinformerad EU-politik genom att tillhandahålla jämförbara uppgifter om bullerexponering på EU-nivå. På grund av förseningar i genomförandet har direktivet hittills inte lett till detta potentiella betydande EU-mervärde.

När det gäller möjligheter till förenkling har utvärderingen kommit fram till att direktivets krav är relativt enkla, och att problem främst beror på det sätt som medlemsstaterna har genomfört direktivet på enligt subsidiaritetsprincipen (till exempel genom att delegera ansvaret för genomförandet till flera olika förvaltningsnivåer, vilket leder till komplicerade kompetensförhållanden inom medlemsstaten). Möjligheterna till förenkling finns därför inom medlemsstaternas genomförande snarare än i direktivets juridiska lydelse. Under den senaste

tiden har vissa medlemsstater gjort ändringar i den nationella lagstiftning som införlivar direktivet vilket tyder på en medvetenhet om problemet.

5. Lagstiftning om bullerkällor

Sedan den första rapporten 2011 om direktivets genomförande¹⁹ har EU antagit fyra förordningar: förordning (EU) nr 540/2014 om motorfordons ljudnivå²⁰, förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar²¹, kommissionens förordning (EU) nr 1304/2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Rullande materiel – buller”²² och förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi²³. När det gäller buller från järnvägar har kommissionen också offentliggjort ett arbetsdokument om minskning av buller från godståg²⁴ som ålägger medlemsstaterna att utnyttja tillgängliga instrument och finansiella resurser i så stor utsträckning som möjligt. Kommissionen har också undersökt en eventuell sammanslagning av direktiv 2000/14/EG om buller i miljön från utrustning som är avsedd att användas utomhus²⁵ och maskindirektivet 2006/42/EG²⁶, men fann att det är lämpligare att hålla dem åtskilda.

6. Rekommendationer och kommande åtgärder

Genom utvärderingen av direktivet och bedömningen av dess genomförande har flera områden lyfts fram där det krävs åtgärder för att minska buller som påverkar människors hälsa i EU, för att bättre uppnå direktivets syften och därmed komma närmre WHO:s rekommenderade gränsvärden.

1) Det försenade genomförandet av direktivet har tagits upp i granskningen av genomförandet av EU:s miljöpolitik²⁷. Det framhölls där att det är medlemsstaterna som är ansvariga för att se till att bristerna i genomförandet åtgärdas. Kommissionen kommer att stödja detta arbete både genom riktade efterlevnadsåtgärder för att förbättra genomförandet och genom vetenskaplig vägledning till medlemsstaterna, särskilt när det gäller att bedöma skadliga effekter genom att undersöka sambandet mellan dos och respons. Kommissionen kommer också att arbeta tillsammans med medlemsstaterna för att förbättra rapporteringssystemet i samband med en granskning av ändamålsenligheten av EU:s övervaknings- och rapporteringskrav på miljöområdet.

2) Eftersom problem med genomförandet av direktivet främst beror på hur medlemsstaterna har valt att göra detta enligt subsidiaritetsprincipen uppmanar kommissionen medlemsstaterna

¹⁹ KOM(2011) 321 slutlig.

²⁰ EUT L 158, 27.5.2014, s. 131.

²¹ EUT L 60, 2.3.2013, s. 52.

²² EUT L 356, 12.12.2014, s. 421.

²³ EUT L 173, 12.6.2014, s. 65.

²⁴ SWD(2015) 300 final.

²⁵ EGT L 162, 3.7.2000, s. 1.

²⁶ EUT L 157, 9.6.2006, s. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final

att se över sina arrangemang för genomförande, bland annat när det gäller att utse tysta områden.

3) Källspecifik lagstiftning på EU-nivå är det mest kostnadseffektiva sättet att åtgärda buller²⁸. En komplett databas över bullerexponering i EU kommer att bli tillgänglig till följd av att direktivet genomförs på ett mer fullständigt sätt. Detta innebär i sin tur att kunskapsbasen för att utveckla strategiska alternativ för bulleråtgärder på transportområdet förbättras. Kommissionen har för avsikt att utnyttja detta fullt ut i samband med framtida beslut om översyn av de tidigare nämnda rättsakterna.

4) Utvärderingen har endast visat på ett fåtal problem med direktivet i sig. Det rör sig bland annat om det begränsade tillämpningsområdet (att fastställa ett gemensamt tillvägagångssätt för att förhindra, förebygga eller minska skadliga effekter av buller, i stället för att minska negativa hälsoeffekter av omgivningsbuller), behov av smärre förtydliganden i vissa definitioner, samt behov av att anpassa direktivet till utveckling av EU-lagstiftningen sedan direktivet antogs (till exempel Lissabonfördraget). Dessutom visar nya forskningsrön att skadliga hälsoeffekter kan uppstå på lägre nivåer än de som hittills omfattas av direktivet, vilket kommissionen måste överväga enligt artikel 11.4 i direktivet. Kommissionen kommer därför att inleda en dialog med berörda parter för att bedöma hur dessa frågor bäst kan lösas utan att i onödan minska medlemsstaternas manöverutrymme när de väljer sina egna ambitionsnivåer eller metoder.

5) Frågan om exponering för höga bullernivåer kan också tas upp inom stadsplaneringen, såsom nämns i det sjunde miljöhandlingsprogrammet. Stadsplanering ligger visserligen inom medlemsstaternas behörighet, men kommissionen kommer att uppmuntra och främja åtgärder för att minska buller i stadsområden, till exempel genom att underlätta utbyte av god praxis och ge stöd till forskning och innovation.

6) Utvärderingen visar att direkta bulleråtgärder har höga initiala kostnader och att det tar lång tid innan investeringar återbetalar sig. En jämförelse mellan kostnaderna och samhällsnyttan visar dock att sådana åtgärder är mycket effektiva. Medlemsstaterna uppmuntras därför att låta bullerreducerande åtgärder ingå i handlingsplanerna enligt direktivet och även att generera privata investeringar där så är möjligt.

7) I vissa fall kan medlemsstaterna använda riktad medfinansiering från EU (till exempel från Sammanhållningsfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden) för att genomföra bulleråtgärder förutsatt att åtgärderna ingår i program för bättre stadsmiljö, eller för att utveckla och förbättra miljövänliga (och tysta) transportsystem. En annan möjlighet till stöd är Fonden för ett sammanlänkat Europa.

8) Det saknas fortfarande kunskap om de långsiktiga hälsoeffekterna av buller. Därför ges bulleråtgärder inte hög prioritet, och inte heller finansiering när så krävs. Medlemsstaterna bör därför informera allmänheten och lokala och regionala beslutsfattare om sådana negativa effekter.

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