



Bryssel 20.3.2023  
COM(2023) 139 final

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**ympäristömeludirektiivin täytäntöönpanosta direktiivin 2002/49/EY 11 artiklan  
mukaisesti**

# KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

## ympäristömeludirektiivin täytäntöönpanosta direktiivin 2002/49/EY 11 artiklan mukaisesti

### 1. Johdanto

Ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta annettu direktiivi 2002/49/EY, jäljempänä 'direktiivi',<sup>1</sup> on EU:n tasolla keskeinen säädös, joka suojaa ihmisten terveyttä ja hyvinvointia tie-, raide- ja lentoliikenteen sekä suurten teollisuuslaitosten aiheuttamilta kohtuuttomilta meluhaitoilta. Tässä tarkoituksessa direktiivissä 1) vahvistetaan yhteinen toimintamalli, jonka avulla voidaan välttää, ehkäistä ja vähentää ympäristömelulle altistumisen haittavaikutuksia, ja 2) tarjotaan perusta suurimpien melun lähteiden aiheuttaman melun vähentämistä koskevien yhteisön toimenpiteiden kehittämiseksi. Kaiken kaikkiaan direktiivi on EU:n oikeudellinen väline arvioinnin ja toimien yhdistämiseksi paikallisella ja maailmanlaajuisella tasolla.

Direktiivin 11 artiklassa edellytetään, että Euroopan komissio toimittaa joka viides vuosi kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomukseen on sisällytettävä katsaus akustisen ympäristön laadusta sekä käytettävissä olevista toimenpiteistä ympäristömelun vähentämiseksi, melun lähteitä koskevan EU:n muun lainsäädännön saavutukset ja arvio EU:n lisätoimien tarpeesta.

Tässä kolmannessa täytäntöönpanokertomuksessa tarkastellaan tilannetta toisen kertomuksen<sup>2</sup> julkaisemisen jälkeen. Siinä arvioidaan vuonna 2017 annetussa toisessa kertomuksessa ehdotettujen toimien täytäntöönpanoa direktiivin vuonna 2016 tehdyn arvioinnin<sup>3</sup> perusteella.

Euroopan ympäristökeskus (EEA) on todennut, että melu on toiseksi merkittävin ympäristöön liittyvien sairauksien aiheuttaja EU:ssa (ilmansaasteiden jälkeen). Pitkäaikaisella altistumisella runsaille meluhaitoille voi olla vakavia terveysvaikutuksia (muun muassa korkea verenpaine, sydän- ja verisuonitaudit ja ennenaikainen kuolema). Se voi myös vaikuttaa merkittävästi fyysiseen terveyteen, mielenterveyteen ja hyvinvointiin (muun muassa aiheuttaa kroonisia häiriöitä, kuten merkittäviä unihäiriöitä, stressiä ja/tai häiriintynyttä oloa). EU:n väestöstä 20 prosenttia – joka viides kaikissa ikäryhmissä – asuu alueilla, joilla melutaso vahingoittaa terveyttä.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta ([EUVL L 189, 18.7.2002, s. 12](#)).

<sup>2</sup> Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle ympäristömeludirektiivin täytäntöönpanosta direktiivin 2002/49/EY 11 artiklan mukaisesti ([COM\(2017\) 151 final](#)).

<sup>3</sup> Komission yksiköiden valmisteluasiakirja "Refit Evaluation of the Directive 2002/49/EC relating to the assessment and management of environmental noise" ([SWD\(2016\) 454 final](#)).

<sup>4</sup> Euroopan ympäristökeskus: *Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe*, [EEA:n raportti nro 21/2019](#).

EU on Euroopan vihreän kehityksen ohjelman puitteissa sitoutunut saavuttamaan myrkytöntä ympäristöä koskevan saasteettomuustavoitteen. Vuoden 2021 saasteettomuustoimintasuunnitelmassa<sup>5</sup> asetettiin erityinen tavoite alentaa kroonisesti liikennemelulle altistuvien ihmisten osuutta vuoteen 2030 mennessä 30 prosenttia vuoden 2017 tasosta.

Komissio sitoutui saasteettomuustoimintasuunnitelmassa

- parantamaan melun torjuntaa sen lähteellä ja ottamaan tässä yhteydessä huomioon tulokset, jotka on saatu vuonna 2016 tehdystä ympäristömeludirektiivin arvioinnista<sup>3</sup> ja vuonna 2020 tehdystä ulkona käytettävien laitteiden melupäästöjä koskevan direktiivin<sup>6</sup> arvioinnista; erityisesti varmistetaan, että käytännön täytäntöönpano on moitteetonta, ja tarpeen mukaan parannetaan meluun liittyvää EU:n sääntelykehystä, joka koskee renkaita, maantieajoneuvoja, rautateitä ja ilma-aluksia, ja yhdistetään tähän samanaikaiset toimet globaalilla tasolla
- toteuttamaan jatkotoimia ulkona käytettävien laitteiden melupäästöjä koskevan direktiivin vuonna 2020 tehdyn arvioinnin perusteella ja tarkastelemaan edistystä uudelleen vuonna 2022
- pohtimaan, onko ympäristömeludirektiiviin tarpeen sisällyttää EU:n tason melunvähentämistavoitteita.

Saasteettomuustoimintasuunnitelmassa korostettiin myös tarvetta nivoa jäsenvaltioiden melutoimintasuunnitelmat paremmin osaksi kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia laajentamalla samanaikaisesti puhtaan julkisen liikenteen verkostoa ja edistämällä aktiivisempia liikennemuotoja.

Sekä kestävästä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa<sup>7</sup> että kahdeksannessa ympäristöalan toimintaohjelmassa<sup>8</sup> vahvistetaan edelleen tarve vähentää pääasiassa liikenteen aiheuttamaa

---

<sup>5</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Terve maapallo kaikille – EU:n toimintasuunnitelma: ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”* ([COM\(2021\) 400 final](#)).

<sup>6</sup> Commission staff working document, evaluation of the Outdoor Noise Directive 2000/14/EC accompanying the document Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation and administration of Directive 2000/14/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the noise emission in the environment by equipment for use outdoors [SWD\(2020\) 266 final](#).

<sup>7</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteille* ([COM\(2020\) 789 final](#)).

<sup>8</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2022/591, annettu 6 päivänä huhtikuuta 2022, vuoteen 2030 ulottuvasta yleisestä unionin ympäristöalan toimintaohjelmasta ([EUVL L 114, 12.4.2022, s. 22](#)).

melua. Tässä mielessä strategia sisältää jo luettelon renkasiin<sup>9</sup>, lentoasemamaksuihin<sup>10</sup> ja rautatieliikenteen edistämiseen<sup>11</sup> liittyvistä toimista.

## 2. EU:n akustisen ympäristön laatu ja sen vaikutukset kansanterveyteen

WHO tarkasteli järjestelmällisesti tieteellistä näyttöä, jonka perusteella kvantifiointiin melun terveysvaikutuksia vuosina 2014–2018. Kolmea kahdeksasta meluun liittyvästä terveysvaikutuksesta (sydän- ja verisuonitaudit, unihäiriöt ja häiritsevyys) koskeva tutkimus antoi riittävän perustan WHO:n vahvoille suosituksille melun vähentämiseksi alle tietyn tason lähteestä riippuen (taulukko 1).

Taulukko 1: WHO:n suosittelemat enimmäismelutasot (WHO 2018<sup>12</sup>)

	Päivä-, ilta- ja yöajan melutaso ( $L_{den}$ ) <sup>13</sup>	Yöajan melutaso ( $L_{night}$ ) <sup>13</sup>
Tieliikenne	53	45
Raideliikenne	54	44
Lentoliikenne	45	40

Direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle tietoja vasta tasoista 55  $L_{den}$  ja 50  $L_{night}$  alkaen. Nämä tasot ylittävät WHO:n suosittelemat enimmäismelutasot (taulukko 1). Tämä tarkoittaa, että komission analyysi, joka perustuu jäsenvaltioiden direktiivin nojalla toimittamiin tietoihin, kattaa pienemmän osan EU:n väestöstä kuin jos jäsenvaltioiden olisi toimitettava tietoja WHO:n suositusten mukaisesti.

Euroopan ympäristökeskus on käyttänyt näitä ilmoitettuja tietoja arvioidessaan melulle altistumista EU:n jäsenvaltioissa. Tiedot kattavat 443 taajamaa (joissa otetaan huomioon maantiet, rautatiet, lentoasemat ja teollisuuslaitokset) sekä 61 suurta lentoasemaa, 422 000 kilometriä tieliikenteen pääväyliä ja 39 000 kilometriä raideliikenteen pääväyliä taajamien ulkopuolella. Jäsenvaltioiden ilmoittamien tietojen täydentämiseksi käytettiin erityistä menetelmää<sup>14</sup>. Arvioinnin tulokset on esitetty kaaviossa 1.

<sup>9</sup> Lippulaivahanke 1, toimi 8: johdonmukaisten sääntöjen laatiminen renkaiden ympäristötehokkuudesta, energiatehokkuudesta ja turvallisuudesta vuonna 2023.

<sup>10</sup> Lippulaivahanke 2, toimi 16: lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevan asetuksen ja lentoasemamaksuja koskevan direktiivin tarkistaminen vuosina 2021 ja 2022.

<sup>11</sup> Neljä erillistä toimea:

- lippulaivahanke 3, toimi 18: EU:n vuoteen 2021 tähtäävä rautatiekäytäviä koskeva aloite – toimintasuunnitelma rautateiden henkilöliikenteen edistämiseksi vuonna 2021
- lippulaivahanke 3, toimi 19: kansainvälisen rautatieliikenteen parempaan hallintaan ja koordinointiin tähtäävien toimenpiteiden käyttöönotto, tarvittaessa myös tarkistamalla kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja infrastruktuurimaksujen perimistä koskevia sääntöjä, vuonna 2022
- lippulaivahanke 3, toimi 20: vuoden 2013 kaupunkiliikennepaketin tarkistaminen vuonna 2021
- lippulaivahanke 4, toimi 24: EU:n vuoteen 2021 tähtäävä rautatiekäytäviä koskeva aloite – rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen tarkistaminen vuonna 2021.

<sup>12</sup> [Environmental noise guidelines for the European Region](#), Maailman terveysjärjestö, 2018.

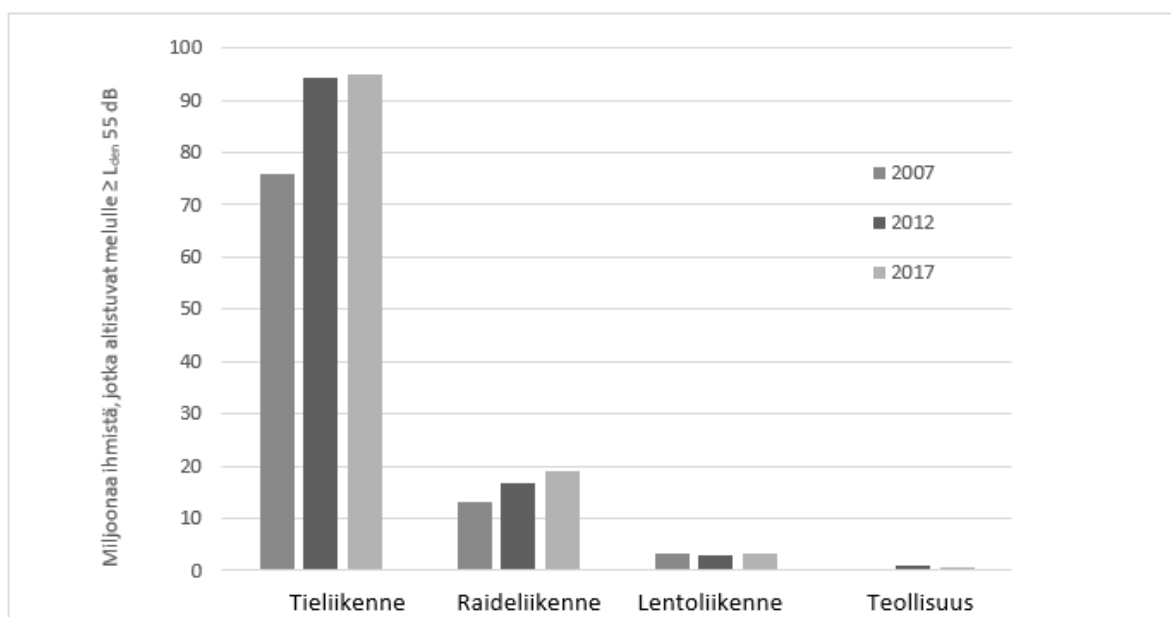
<sup>13</sup> <https://www.eea.europa.eu/help/glossary/eea-glossary/lden>

<sup>14</sup> [Ympäristömeludirektiivin 2021 mukaiset meluindikaattorit](#). Methodology for estimating missing data, Eionet Report - ETC/ATNI 2021/6, 2021.

Komission teettämässä tutkimuksessa<sup>15</sup> arvioitiin, kuinka moni EU:n 447 miljoonasta asukkaasta saattaa altistua WHO:n suosittelemaa enimmäistasoa korkeammille melutasoille. Tutkimuksen mukaan tämä pätee 167 miljoonaan kansalaiseen tieliikennemelun osalta, 36 miljoonaan raideliikennemelun osalta ja 15 miljoonaan ilma-alusten aiheuttaman melun osalta. Alla olevassa kaaviossa 1 esitetään niiden henkilöiden määrä, joiden on virallisesti ilmoitettu (Euroopan ympäristökeskukselle) altistuvan direktiivin kynnsarvot ylittävälle melulle.

---

<sup>15</sup> Euroopan komissio, ympäristöasioiden pääosasto, Kantor, E., Klebba, M., Richer, C. ym.: *Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU: Phenomena project*, Julkaisutoimisto, 2021. <https://data.europa.eu/doi/10.2779/24566>



*Kaavio 1: Ympäristömelulle, jonka  $L_{den} > 55$  dB, altistuneiden ihmisten määrä EU:n 27 jäsenvaltiossa vuosina 2007, 2012 ja 2017. Kaaviossa esitetään rautateitä, maanteitä, lentoasemia ja teollisuutta koskeva osajoukko, kuten direktiivissä edellytetään kolmen mainitun vuoden osalta, yhdistämällä tietoja taajamien sisä- ja ulkopuolella sijaitsevista paikoista, komissiolle 1. tammikuuta 2021 mennessä toimitettujen tietojen perusteella.<sup>16</sup>*

Alla olevassa taulukossa 2 on esitetty niiden ihmisten määrä, joita melu häiritsee huomattavasti, joilla on vakavia unihäiriöitä ja jotka kärsivät iskeemisistä sydänsairauksista melun takia, sekä melusta johtuvien ennenaikaisten kuolemantapausten määrä.

*Taulukko 2: Direktiivissä vaadittujen tekijöiden terveysvaikutukset laskettuina WHO:n kehittämien menetelmien mukaisesti ja vuoden 2017 tietojen perusteella<sup>17</sup>*

	Häiritsee huomattavasti	Vakavia unihäiriöitä	Iskeemisiä sydänsairauksia	Ennenaikaisia kuolemantapauksia
Tieliikenne	14 400 000	3 700 000	33 600	8 900
Raideliikenne	3 100 000	1 600 000	5 600	1 500
Lentoliikenne	900 000	200 000	2 000	200

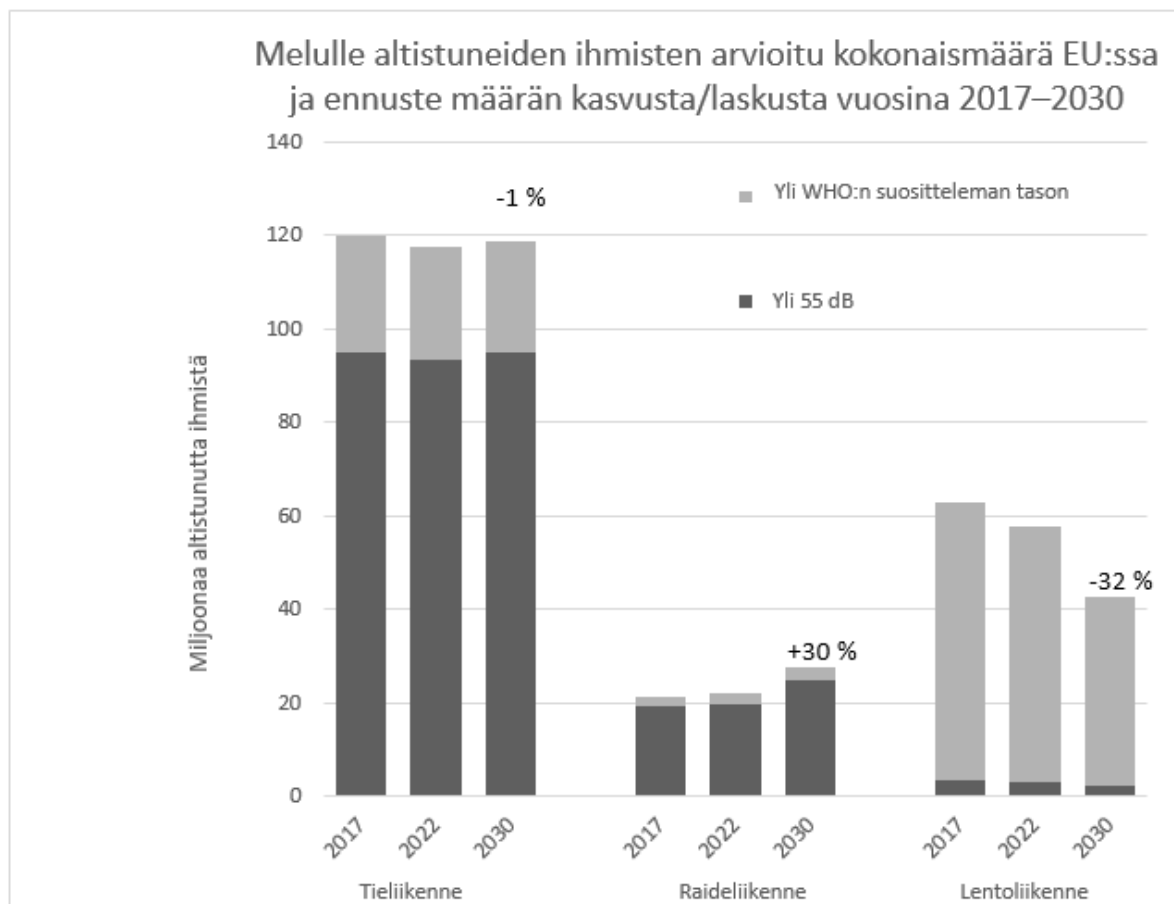
Jäsenvaltiot ovat laatineet melukarttoja lähes kaikista vaadituista sijainneista viimeisten 20 vuoden aikana. Karttoja on päivitetty neljä kertaa (viiden vuoden välein). Direktiivin

<sup>16</sup> Lähde: Euroopan ympäristökeskuksen sisäiset laskelmat liikenteen melulle altistumisen terveysvaikutuksia koskevan meluindikaattorin ”Health impacts of exposure to noise from transport” osalta, Euroopan ympäristökeskus, 2022.

<sup>17</sup> Lähde: Euroopan ympäristökeskus: ”Health impacts of exposure to noise from transport”. <https://www.eea.europa.eu/ims/health-impacts-of-exposure-to-1> (haettu marraskuussa 2022).

11 artiklan 3 kohdan mukaisesti näihin melutietoihin voi tutustua EEA:n verkkosivustolla<sup>18</sup>. Sivustolla on myös ”NOISE observation and Information Service for Europe” -palvelu, jossa käytetään paikkatietoja. Palvelua yhtenäistetään ja laajennetaan parhaillaan EU:n tasolla komission annettua vuonna 2021 päätöksen<sup>19</sup> pakollisen raportointimekanismin käyttöönotosta. Uudet raportointia koskevat säännökset, jotka tulivat voimaan 1. tammikuuta 2022, mahdollistavat pian altistumisen ja terveysvaikutusten määrittämisen EU:n jokaisen asuinrakennuksen osalta (edellyttäen, että käytettävissä on melukartta). Lisäksi on mahdollista tutustua kaikkiin hyväksytyihin toimintasuunnitelmiin sisältyviin toimenpiteisiin.

Melualtistuksen ennuste on esitetty alla olevassa kaaviossa 2.



Kaavio 2: Niiden henkilöiden määrä EU27:ssä, jotka altistuvat ympäristömelulle direktiivin tasoa 55 dB  $L_{den}$  enemmän (yhdistetyt tiedot taajamissa ja niiden ulkopuolella sijaitsevista paikoista) ja WHO:n suositustasoa enemmän.<sup>20</sup> Vuotta 2030 koskevat arviot perustuvat

<sup>18</sup> <https://noise.eea.europa.eu/>

<sup>19</sup> Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/1967, annettu 11 päivänä marraskuuta 2021, pakollisen tietovaraston ja pakollisen digitaalisen tietojenvaihtomekanismin perustamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY mukaisesti ([EUVL L 400, 12.11.2021, s. 160](#)).

<sup>20</sup> European Topic Centre on Human health and the environment: *Projected health impacts from transportation noise – Exploring two scenarios for 2030*, [ETC-HE Report 2022/5](#).

*nykyisten EU:n tason ja paikallisen tason toimenpiteiden toteuttamiseen, ja niissä otetaan huomioon liikenteen ja väestön kasvuennusteet.*

Melualtistus on pysynyt melko muuttumattomana. Se ei ole vähentynyt huolimatta direktiivin ja muiden kansallisten melupolitiikkojen ja melurajojen täytäntöönpanosta 20 vuoden aikana. Ensimmäisessä yhdennetyssä saasteettomuuden ennusteraportissa arvioitiin hiljattain, että tieliikennemelusta kroonisesti kärsivien ihmisten määrä tuskin vähenee yli 19:ää prosenttia vuoteen 2030 mennessä (tämä on selvästi alle saasteettomuustoimintasuunnitelmassa asetetun 30 %:n vähennystavoitteen), ellei kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla toteuteta merkittäviä lisätoimenpiteitä eikä EU:n tehostettu toiminta kaikilla asiaankuuluvilla liikennealoilla vähennä meluhaittoja merkittävästi.<sup>21</sup>

### **3. Direktiivin täytäntöönpano tähän mennessä**

Direktiivin 7 ja 8 artiklan nojalla jäsenvaltioiden oli laadittava kartat ja toimintasuunnitelmat direktiivin soveltamisalaan kuuluvia taajamia, maanteitä, rautateitä ja lentoasemia varten. Kahden jäsenvaltion osalta ratkaisematta on vielä joitakin ongelmia, mutta 25 jäsenvaltiota on toistaiseksi laatinut lähes kaikki tarvittavat kartat ja hyväksynyt vähintään yhden viisivuotissuunnitelman (näin on katettu noin 98 % EU:n väestöstä).

Karttojen ja suunnitelmien ensimmäisellä ja toisella kierroksella ilmeni kuitenkin huomattavia viivästyksiä. Komissio onkin käynnistänyt rikkomusmenettelyt 15:tä jäsenvaltiota<sup>22</sup> vastaan puutteellisen täytäntöönpanon vuoksi. Menettelyissä on keskitytty pääasiassa melukarttojen, toimintasuunnitelmien ja julkisten kuulemisten puuttumiseen. Direktiivin vaatimusten noudattamisen parantaminen on mahdollistanut seitsemän rikkomusmenettelyn päättämisen,<sup>23</sup> ja kahdeksassa muussa menettelyssä on edistytty merkittävästi. Valvontatoimet ovat siis merkittävästi edistäneet täytäntöönpanoa.

Lisäksi on aloitettu 43 ilmoittamatta jättämiseen liittyvää rikkomusmenettelyä. Niihin ovat yleensä olleet syynä viivästykset teknisten muutosten saattamisessa osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä, jonka avulla otetaan käyttöön uusimmat meluun ja terveyteen liittyvät laskentamenetelmät.

Euroopan unionin tuomioistuin antoi vuonna 2022 tuomiot kahdesta direktiivin huonoa täytäntöönpanoa koskevasta tapauksesta.<sup>24</sup> Tuomioistuin totesi erityisesti, että – riippumatta melutasoista, joille ihmiset altistuvat, ja kansallisista melurajoista – jäsenvaltioiden on aina laadittava kartat, arvioitava terveysvaikutukset ja hyväksyttävä toimintasuunnitelmat, jos

---

<sup>21</sup> Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Ensimmäinen saasteettomuuden seuranta- ja ennusteraportti ”Eteneminen kohti puhtaampaa ilmaa, vettä ja maaperää Euroopassa” ([COM\(2022\) 674 final](#)).

<sup>22</sup> BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, IT, CY, HU, PL, PT, RO, SI ja SK.

<sup>23</sup> BE, CZ, HR, HU, RO, SI ja SK.

<sup>24</sup> Unionin tuomioistuimen tuomio 13.1.2022, Euroopan komissio v. Slovakian tasavalta, C-683/20, [ECLI:EU:C:2022:22](#), ja unionin tuomioistuimen tuomio 31.3.2022, Euroopan komissio v. Portugalin tasavalta, C-687/20, [ECLI:EU:C:2022:244](#).



melu on tai siitä voi tulla haitallista ihmisten terveydelle. Tuomioistuin totesi myös, että toimintasuunnitelmilla pyritään pikemminkin hallitsemaan melua kuin pelkästään vähentämään sitä. Tuomioistuin on näin ollen vahvistanut direktiivin terveyden suojelemista koskevan tavoitteen ja todennut, että kansalliset rajoitukset toimivat yksinkertaisesti mahdollisina perusteina toimien priorisoinnissa.

Direktiivissä ei aseteta EU:n tason lähdekohtaisia raja-arvoja, joten jäsenvaltiot voivat halutessaan asettaa sitovia kansallisia raja-arvoja. Niin on tehnyt 21 jäsenvaltiota. Neljä muuta jäsenvaltiota on asettanut tavoitteita, jotka eivät ole sitovia. Tähän mennessä on kuitenkin saatu vain vähän näyttöä siitä, että tavoitteita pannaan täytäntöön tehokkaasti. Tämä johtuu mahdollisesti siitä, että näiden raja-arvojen noudattaminen saattaa edellyttää yksipuolisia korjaavia (end-of-pipe) toimenpiteitä paikallisella tasolla (esimerkiksi melusteitä), jotka ovat yleensä kalliita eivätkä kustannustehokkaita.<sup>15</sup>

Vaikeus valvoa kansallisten ja paikallisten raja-arvojen noudattamista osana toimintasuunnitelmia riippuu myös siitä, miten direktiivi pannaan täytäntöön paikan päällä. Vaatimustenmukaisuustarkastuksissa yksilöidyt direktiivin täytäntöönpanosta vastaavat toimivaltaiset viranomaiset ovat tyypillisesti taajamien osalta kuntia, rautateiden osalta rautatieinfrastruktuurin ylläpitäjiä ja lentoasemien osalta kansallisia viranomaisia.<sup>25</sup> Maanteiden osalta toimivaltaiset viranomaiset vaihtelevat kansallisista tieverkoston hallinnoijista pieniin ja hyvin pieniin kuntiin. Kuten jo komission edellisessä kertomuksessa vuonna 2017 todettiin, kaksi komission tuoretta tutkimusta<sup>15, 25</sup> ovat vahvistaneet, että mahdollisia toimenpiteitä on rajallinen määrä, koska toimivaltaiset viranomaiset eivät aina saa toteuttaa kaikkia mahdollisia toimenpiteitä. Erityisesti melukartoituksessa haasteina ovat keskitettyjen ja yhdenmukaisten tietojen puute, eri toimivaltaisten viranomaisten välisen koordinaation tehottomuus sekä melukarttojen vertailukelvottomuus eri lainkäyttöalueilla. Kaiken kaikkiaan saatavilla olevat tiedot osoittavat, että niiden jäsenvaltioiden, joilla on hyvin hajautettu lähestymistapa täytäntöönpanoon, on ollut vaikea varmistaa direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavien toimenpiteiden toteuttaminen ajoissa.

Kaikki 27 jäsenvaltiota ovat saattaneet direktiivin melun ja terveyden arviointimenetelmien viimeaikaiset muutokset asianmukaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöään joko hyväksymällä uusia täytäntöönpanoasetuksia tai mukauttamalla voimassa olevaa lainsäädäntöään. EU:n indikaattoreiden ( $L_{den}$  ja  $L_{night}$ ) lisäksi on edelleen käytössä kansallisia indikaattoreita. Arviointimenetelmien yhdenmukaistaminen vuonna 2018<sup>26</sup> ja terveyden

---

<sup>25</sup> Euroopan komissio, ympäristöasioiden pääosasto: [Study on airport noise reduction](#), kesäkuu 2022, ISBN 978-92-76-55622-0.

<sup>26</sup> Komission delegeoitu direktiivi (EU) 2021/1226, annettu 21 päivänä joulukuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY liitteen II muuttamisesta sen mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen yhteisten melun arviointimenetelmien osalta ([EUVL L 269, 28.7.2021, s. 65](#)).

Komission direktiivi (EU) 2015/996, annettu 19 päivänä toukokuuta 2015, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY mukaisista melun arvioinnin yhteisistä menetelmistä ([EUVL L 168, 1.7.2015, s. 1](#)).

arviointimenetelmien yhdenmukaistaminen vuonna 2022<sup>27</sup> ovat kuitenkin yhdenmukaistaneet arviointia EU:ssa, koska lähestymistavat ovat nyt vakiomuotoisia.

Vuoden 2022 tietojen kohdalla käytetään yhdenmukaistettuja menetelmiä, joten ne eivät ole suoraan vertailukelpoisia aiempien vuosien, joihin käytettiin kansallisia menetelmiä, tietojen kanssa. Vuosien 2007, 2012 ja 2017 tietoja käyttäen, uuden menetelmän huomioivan oikaisun jälkeen, voidaan kuitenkin tunnistaa suuntauksia, mikä mahdollistaa kahdessa edellä olevassa kaaviossa esitetyn analyysin. Näitä oikaistuja tietoja käytetään myös arvioitaessa, miten saasteettomuustoimintasuunnitelmassa vuoteen 2030 asetetun melutavoitteen saavuttamisessa on edistytty.

Komission edellisessä täytäntöönpanokertomuksessa suunniteltiin useita toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi. Suunniteltuihin toimenpiteisiin kuului se, että komissio valvoo edellä mainittujen rikkomusmenettelyjen avulla, miten jäsenvaltiot noudattavat velvollisuuttaan arvioida melua ja hyväksyä toimintasuunnitelmia. Täytäntöönpanon parantamiseksi jotkin jäsenvaltiot ovat tarkastelleet uudelleen komission ehdottamaa vastuunjakoja. Komissio on myös edistänyt kaupunkipolitiikkaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevilla suuntaviivoilla. Lisäksi se on helpottanut rautateiden meluratkaisujen toteuttamista rahoituksen avulla<sup>28</sup> ja valmistellut maaperää toimenpiteille, joilla kannustetaan hiljaisempien tieliikenteen kulkuneuvojen ja ilma-alusten saattamiseen markkinoille, ehdottamalla luokituskriteerejä<sup>29</sup>.

Direktiivin 1 artiklassa edellytetään yhdistettyä lähestymistapaa, joka koostuu toimintasuunnitelmilla täytäntöön pantavista paikallisista toimenpiteistä ja päästölähteitä koskevasta EU:n lainsäädännöstä. Siksi komissio on tutkinut, mitä toimenpiteitä voidaan parhaiten toteuttaa EU:n tasolla ja paikallisella tasolla melun vähentämiseksi kustannustehokkaasti ja millä tasolla lainsäädäntöä olisi annettava.

Kahdessa edellisessä kertomuksessa yksilöidyistä toimista on vielä toteuttamatta kolme: direktiivin soveltamisalan muuttaminen, melulähteitä koskevan lainsäädännön mukauttaminen ja toimien yhdistäminen terveystavoitteisiin. Näiden toimien toteuttaminen on nyt mahdollista, koska terveysvaikutuksista ja toimien kustannuksista on enemmän tietoa.

Direktiivissä edellytetään myös, että toimivaltaiset viranomaiset suojelevat kaupunki- ja maaseutuympäristön hiljaisia alueita melulta. Hiljaisten alueiden nimeämisestä ja suojelua on toteutettu pääasiassa kaupungeissa, ja maaseutualueiden hiljaisten alueiden nimeämisessä ja

---

<sup>27</sup> Komission direktiivi (EU) 2020/367, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY liitteen III muuttamisesta ympäristömelun haittavaikutusten arviointimenetelmien vahvistamisen osalta ([EUVL L 67, 5.3.2020, s. 132](#)).

<sup>28</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1153, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2021, Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta ([EUVL L 249, 14.7.2021, s. 38](#)).

<sup>29</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/852, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, kestävästä sijoittamisesta helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta ([EUVL L 198, 22.6.2020, s. 13](#)).

suojelussa on edistytävä enemmän. Tämä voi johtua siitä, että direktiivissä ei vahvisteta yhtenäistä määritelmää tällaisille hiljaisille alueille.

Direktiivissä on yleisempää epäselvyyttä siltä osin, että 2 artiklan<sup>30</sup> laaja soveltamisala – joka näyttää sisältävän kaiken ympäristömelun, jolle ihmiset altistuvat – on ristiriidassa sen kanssa, että kansalaisten veto-oikeuksissa valitetaan paitsi liikenteen myös tuulivoimaloiden ja kaupallisen toiminnan aiheuttaman melun haitallisista terveysvaikutuksista. Näitä kahta lähdettä ei mainita nimenomaisesti ympäristömelun määritelmässä 3 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdassa<sup>31</sup>, joten ne eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Direktiivin 4 artikla (toimivaltaiset viranomaiset) ei aiheuta erityisiä ongelmia, koska jäsenvaltiot ovat selvästi yksilöineet viranomaiset. Direktiivin 5 artiklassa määriteltyjä indikaattoreita, etenkin indikaattoreita  $L_{den}$  ja  $L_{night}$ , on käytetty johdonmukaisesti. Arviointimenetelmiä päivitettiin vuonna 2021, ja kaikki jäsenvaltiot ovat saattaneet ne osaksi kansallista lainsäädäntöään. Joitakin ongelmia liittyy edelleen 7 artiklan mukaisiin karttoihin ja 8 artiklan mukaisiin toimintasuunnitelmiin. Noin kaksi prosenttia EU:n väestöstä, jonka olisi pitänyt kuulua karttojen ja suunnitelmien piiriin, on edelleen kattamatta. Kuten 9 artiklassa edellytetään, kaikista hyväksytyistä toimintasuunnitelmista järjestettiin julkinen kuuleminen. Se toteutettiin tavallisesti julkaisemalla suunnitelma toimivaltaisen viranomaisen verkkosivuilla. Merkittävät viivästykset karttoja ja toimintasuunnitelmia koskevasta raportoinnista 10 artiklan mukaisesti johtivat lopulta siihen, että monista kartoista ja suunnitelmista raportoitin vasta vuonna 2021.

#### 4. Direktiivin saavutukset tähän mennessä

Jotta voidaan arvioida, miten direktiivi on edistänyt terveysongelmien vähentämistä tähän mennessä, on ensin arvioitava, missä määrin melu-altistuksen vähentäminen on teknisesti toteutettavissa tällä hetkellä käytettävissä olevilla ratkaisuilla ilman liikenteen merkittävää rajoittamista. Edellä mainitussa komission vuonna 2021 teettämässä tutkimuksessa<sup>15</sup> analysoitiin jäsenvaltioilta saatuja tietoja, muita asiaankuuluvia EU:n ja kansallisia asiakirjoja sekä uusinta tieteellistä kirjallisuutta. Tutkimukseen kuului myös kattava toimivaltaisten viranomaisten ja sidosryhmien kuuleminen kaikissa jäsenvaltioissa perusteellisten haastattelujen, kahden työpajan ja verkossa toteutetun julkisen kuulemisen avulla. Kaiken kaikkiaan tutkimus vahvisti useimmat vuoden 2016 arviointitutkimuksen tulokset, kuten sen, että direktiivi on yhdenmukainen muun lainsäädännön kanssa, että sillä on edelleen

---

<sup>30</sup> ”1. Tätä direktiiviä sovelletaan ympäristömeluun, jolle ihmiset altistuvat erityisesti rakennetuilla alueilla, yleisissä puistoissa tai muilla hiljaisilla alueilla taajamissa, hiljaisilla rakentamattomilla alueilla, koulujen, sairaaloiden ja muiden meluherkkien rakennusten ja alueiden lähellä. 2. Tätä direktiiviä ei sovelleta meluun, jonka aiheuttaa melulle altistunut henkilö itse, kotiloissa harjoitettava toiminta tai naapurit, eikä työpaikkameluun ja liikennevälineiden sisämeluun tai sotilaallisesta toiminnasta sotilasalueilla aiheutuvaan meluun.”

<sup>31</sup> ””ympäristömelulla” tarkoitetaan ei-toivottua tai haitallista ihmisen toiminnan aiheuttamaa ulkoa kuuluvaa ääntä mukaan lukien liikennevälineiden, tie-, raide- ja lentoliikenteen sekä teollisuuslaitosten toiminnan aiheuttamaa ääntä, esimerkiksi sellaisten laitosten, joita tarkoitetaan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen ja vähentämisen yhtenäistämiseksi 24 päivänä syyskuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/61/EY liitteessä I;”.

merkitystä meluongelman kannalta ja että toimenpiteiden toteuttaminen toimintasuunnitelmien avulla on kustannustehokasta.

Vuoden 2021 tutkimuksessa<sup>15</sup> todettiin myös, että suurin teknisesti toteutettavissa oleva melunvähennys vuoden 2017 (edellisen analyysin ajankohdan) ja suhteellisen lähellä olevan vuoden 2030 välillä on noin 45 prosenttia. Direktiivillä edistetään merkittävästi tätä mahdollista vähennystä, koska se toimii puitelainsäädäntönä, joka yhdistää EU:n ja kansallisen lainsäädännön, ja sen avulla voitaisiin koordinoida toimenpiteiden täytäntöönpanoa. Tämä parantaisi toimenpiteiden tuloksia ja tekisi lopulta näihin toimenpiteisiin tehtävistä investoinneista vaikuttavia. Direktiivissä ei säädetä, mitä ensisijaisia toimenpiteitä olisi harkittava, joten toteutetut toimenpiteet voivat joissakin tapauksissa jäädä tehottomiksi (esimerkiksi uusien tavaravaunujen tasaiset pyörät epätasaisilla raiteilla eivät vähennä melua niin paljon kuin ne vähentäisivät hyvin huolletuilla raiteilla). Direktiivin täytäntöönpanoon liittyvät välittömät hallinnolliset kustannukset ovat hyvin pienet (0,04 euroa asianomaista asukasta kohti vuodessa). Direktiivi on edelleen melun terveysvaikutusten tietoon perustuvan, digitaalisen arvioinnin tärkein mahdollistava tekijä. Sen tuotosten perusteella päätöksiä voidaan tehdä tehokkaasti paikallisella, alueellisella, kansallisella ja EU:n tasolla.

Direktiivissä ei mainita, mitä toimenpiteitä olisi sovellettava, joten sen välittömät vaikutukset rajoittuvat vaikutusten arviointiin sovellettavan lähestymistavan yhdenmukaistamiseen. Direktiivissä ei aseteta erityistä tavoitetta eikä myöskään etusijalle paikallisella, kansallisella tai rajat ylittävällä tasolla toteutettavia toimia. Koska melun vähentämisen ytimessä ovat paikalliset toimintasuunnitelmat, kussakin niistä on määriteltävä paikallinen tavoitetaso ja toimenpiteet. Toimenpiteet toteutetaan sen jälkeen, kun on arvioitu, mitä terveyshyötyjä niillä saadaan aikaan, ja kun niitä on mahdollisesti oikaistu yleisön palautteen perusteella.

Vuoden 2021 tutkimuksessa<sup>15</sup> todettiin, että toimivaltaisilla viranomaisilla on nyt paljon selvempi käsitys meluongelman laajuudesta ja käytettävissään olevista ratkaisuista mutta että suuri yleisö ei aina ole tietoinen melutilanteesta eikä sen terveysvaikutusten laajuudesta.

Vuoden 2016 arvioinnissa<sup>3</sup> todettiin, että direktiivi on merkityksellinen (koska melu on edelleen suuri ongelma ihmisille) ja yhdenmukainen muiden EU:n säädösten kanssa, vaikka sitä ei käytetä tehokkaasti muun lainsäädännön kehityksen ohjaamiseen tai paikallisten toimenpiteiden toteuttamiseen. Direktiivin tavoite eli melunhallintaprosessin yhdenmukaistaminen kustannustehokkaasti toteutuu. Joissakin paikallisissa ja kansallisissa toimintasuunnitelmissa ehdotettujen melutoimenpiteiden toteuttaminen olisi erittäin kustannustehokasta. Vuoden 2021 tutkimus<sup>15</sup> vahvisti tämän osoittamalla, että jokaisesta erityistoimenpiteisiin käytetystä eurosta saadaan 10 euron yhteiskunnalliset hyödyt. Tämä tarkoittaa, että jäsenvaltioiden viranomaisten toteuttamat erityiset melutoimenpiteet auttavat ratkaisemaan terveysongelman ja tuottavat lisäksi pitkäaikaisia yhteiskunnallisia hyötyjä. EU:n tähän saakka saamaan lisäarvoon kuuluu melunhallintaprosessien parempi yhdenmukaistaminen ja digitalisointi kaikkialla EU:ssa, vaikka nämä prosessit eivät ole vielä tuottaneet direktiivin 1 artiklan ensimmäisen kohdan c alakohdassa tavoiteltuja terveyshyötyjä. Vuoden 2021 tutkimuksessa korostetaan, että kielteisiä terveysvaikutuksia

olisi vähennetty huomattavasti 1 artiklan mukaisesti, jos olemassa olevia teknisiä toimenpiteitä olisi pantu täytäntöön (esimerkiksi mukauttamalla olemassa olevia tuotteita tai käyttämällä kuljetusajoneuvoja eri tavalla) vain muutaman kymmenen euron kustannuksella EU:n kansalaista kohti vuodessa.<sup>32</sup>

Vuoden 2021 tutkimuksessa<sup>15</sup> testattiin kustannustehokkaimpia toimenpiteitä vertaamalla niitä perusskenaarioon terveyshyötyjen kvantifioimiseksi. Kun otetaan huomioon, että sähköajoneuvot eivät ole polttomoottoriajoneuvoja hiljaisempia nopeuksien ollessa yli 30 km/h, paras vaihtoehto maanteiden kohdalla on käyttää parempia renkaita ja parantaa tienpintoja tietyissä paikoissa. Rautateiden osalta paras vaihtoehto on parantaa raiteita ja pitää kunnossa vähämeluisia ajoneuvoja. Lentoasemien osalta on ryhdyttävä toimenpiteisiin ilma-alusten käyttämiseksi mahdollisimman hiljaisesti, kaluston uusimiseksi ja yöliikenteen vähentämiseksi. Teollisuusmelun osalta komission hiljattain tekemällä ehdotuksella<sup>33</sup> teollisuuden päästöistä annetun direktiivin 2010/75/EU<sup>34</sup> muuttamisesta pyritään suojelemaan entisestään ihmisten terveyttä ja ympäristöä suurten maatalousteollisuuden laitosten aiheuttaman pilaantumisen haittavaikutuksilta. Tämän odotetaan myös tuottavan myönteisiä sivuhyötyjä melun vähentymisen kautta.

## 5. Melun lähteitä koskevan EU:n muun lainsäädännön saavutukset tähän mennessä

EU:lla on seuraavat meluun liittyvät asetukset, jotka koskevat teiden, rautateiden, ilma-alusten, ulkona käytettävien laitteiden ja teollisuuden laitteiden aiheuttamaa melua.

**Tieliikennemelun** kannalta merkitykselliset välineet ovat asetus (EU) N:o 540/2014 henkilöautoista, pakettiautoista, linja-autoista ja kuorma-autoista<sup>35</sup>, asetus (EU) N:o 168/2013 mopoista ja moottoripyöristä<sup>36</sup>, asetus (EU) 2019/2144 maantieajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksista, mukaan lukien rengasvaatimukset,<sup>37</sup> ja asetus (EU) 2020/740

---

<sup>32</sup> Esimerkiksi kaikkien vuoden 2021 tutkimuksessa tarkasteltujen tie-, rautatie- ja lentoasematoimenpiteiden toteuttamisesta aiheutuvat ensimmäisen vuoden kokonaiskustannukset EU:n tasolla olivat noin 13 miljardia euroa. Tähän voidaan lisätä melusteiden 20 miljardin euron kustannukset. Lentomeluun ei liity kustannuksia, lukuun ottamatta yölentokieltoa.

<sup>33</sup> Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/75/EU, annettu 24 päivänä marraskuuta 2010, teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) ja neuvoston direktiivin 1999/31/EY, annettu 26 päivänä huhtikuuta 1999, kaatopaikoista muuttamiseksi ([COM\(2022\) 156 final](#)).

<sup>34</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/75/EU, annettu 24 päivänä marraskuuta 2010, teollisuuden päästöistä (yhtenäistetty ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen) (uudelleenlaadittu toisinto) ([EUVL L 334, 17.12.2010, s. 17](#)).

<sup>35</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosaäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta ([EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131](#)).

<sup>36</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta ([EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52](#)).

<sup>37</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010,

rengasmerkinnöistä<sup>38</sup>. Kahdessa hiljattain tehdyssä tutkimuksessa<sup>39</sup>, joissa tarkasteltiin kahden ensimmäisen asetuksen potentiaalia, todettiin, etteivät ne tuottaneet täyttä hyötyä. Ne osoittivat erityisesti, että kustannustehokkain toimenpide olisi ollut vaatia vähämeluisten renkaiden käyttöä. Asetus (EU) N:o 540/2014 ja asetus (EU) 2020/740 olisivat molemmat voineet johtaa vähämeluisten renkaiden käyttöön uusissa ajoneuvoissa. Erityisesti asetus (EU) 2020/740 olisi voinut auttaa välillisesti, jos se olisi ollut tehokkaampi ja vaikuttanut kuluttajat vähämeluisten renkaiden suosimisesta.<sup>40</sup>

**Raideliikennemelun** osalta tärkeimmät välineet ovat asetus (EU) N:o 1304/2014 liikkuvasta kalustosta aiheutuvasta melusta<sup>41</sup> ja asetus (EU) 2015/429 meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelussa noudatettavista yksityiskohtaisista säännöistä<sup>42</sup>. Asetusta (EU) N:o 1304/2014 on hiljattain muutettu, ja tämän myötä vaaditaan, että joulukuusta 2024 alkaen EU:n eniten käytetyistä rahtireiteistä tehdään ”hiljaisempia reittejä”, joilla sallitaan lähes ainoastaan vähämeluiset tavarankuljetusajoneuvot. Tämä aiheuttaa merkittäviä heijastusvaikutuksia myös muuhun verkostoon. Sen sijaan meluvaikutusten kustannusten hinnoittelusta annetun asetuksen (EU) 2015/429 vuonna 2021 tehdyssä arvioinnissa todettiin, että asetuksella oli myönteinen mutta melko vähäinen vaikutus siirtymiseen vähämeluisiin tavarankuljetusajoneuvoihin,<sup>43</sup> joten asetus kumotaan.

**Ilma-alusten aiheuttaman melun** osalta merkityksellinen väline on meluun liittyviä toimenpiteitä lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä annettu asetus (EU) N:o 598/2014<sup>44</sup>. Lentoasemien melun vähentämistä koskevassa vuonna 2022 tehdyssä tutkimuksessa<sup>25</sup> havaittiin useita asetuksen täytäntöönpanoon liittyviä puutteita.

---

(EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta ([EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1](#)).

<sup>38</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/740, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden ominaisuuksien osalta, asetuksen (EU) 2017/1369 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1222/2009 kumoamisesta ([EUVL L 177, 5.6.2020, s. 1](#)).

<sup>39</sup> Euroopan komissio, sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosasto: [Study on sound level limits of M- and N-category vehicles: final report](#), EU:n julkaisutoimisto, 2022. Euroopan komissio, sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosasto: [Technical support for the impact assessment on Euro 5 step of L-category sound emissions level limits: final report](#), EU:n julkaisutoimisto, 2022.

<sup>40</sup> Arviointi tarpeesta tarkastella uudelleen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1222/2009 renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta ([COM\(2017\) 658 final](#)).

<sup>41</sup> Komission asetus (EU) N:o 1304/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää liikkuva kalusto – melu koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä, päätöksen 2008/232/EY muuttamisesta ja päätöksen 2011/229/EU kumoamisesta ([EUVL L 356, 12.12.2014, s. 421](#)).

<sup>42</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/429, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2015, meluvaikutuksista aiheutuvien kustannusten hinnoittelussa noudatettavista yksityiskohtaisista säännöistä ([EUVL L 70, 14.3.2015, s. 36](#)).

<sup>43</sup> Commission staff working document executive summary of the evaluation of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/429 and the rules for noise differentiated track access charges ([SWD\(2021\) 72 final](#)).

<sup>44</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014 tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ([EUVL L 173, 12.6.2014, s. 65](#)).

Tutkimuksessa korostettiin myös, että asetuksessa (EU) N:o 598/2014 asetetun meluntorjuntatavoitteen käsite ei vastaa selvästi ympäristömeludirektiiviä. Sidosryhmät ovat usein pyytäneet tähän muutosta ja myös kysyneet, miten eri toimenpiteiden kustannustehokkuutta voidaan arvioida.

Merkityksellinen on myös **ulkona käytettävien laitteiden melua** koskeva EU:n lainsäädäntö eli pääasiassa ulkona käytettävien laitteiden melupäästöjä koskeva direktiivi<sup>45</sup>. Direktiivin vuonna 2020 tehdyssä arvioinnissa<sup>46</sup> todettiin, että direktiivin avulla oli merkittävästi edistetty ulkona käytettävien laitteiden melupäästöjen vähentämistä ja sen varmistamista, että valmistajat investoivat asiaankuuluvien rakenteiden, mekanismien ja strategioiden tutkimukseen ja kehittämiseen. Direktiivin todettiin myös olevan edelleen ensisijainen tekijä tämäntyyppisten laitteiden melun vähentämisessä. Arvioinnissa määritettiin kuitenkin myös joitakin kriittisiä parannuskohteita, erityisesti tarve mukauttaa joitakin kohtia tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi (esimerkiksi soveltamisala, melurajat, melunmittausmenetelmät, vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyt, melutietojen kerääminen ja mukauttaminen uuteen lainsäädäntökehykseen<sup>47</sup>).

## 6. Suositukset ja jatkotoimet

Melukarttojen tiedot osoittavat, että melun aiheuttamista vakavista terveysvaikutuksista kärsivien ihmisten suuri määrä on pysynyt melko muuttumattomana viimeisten 15 vuoden ajan.

Euroopan komissio julkaisi joulukuussa 2022 ensimmäisen yhdenmisen saasteettomuuden seuranta- ja ennusteraportin, joka sisältää meluennusteen.<sup>48</sup> Raportissa todetaan, että saasteettomuustoimintasuunnitelmassa asetettua tavoitetta vähentää vuoteen 2030 mennessä liikennemelusta kroonisesti kärsivien ihmisten määrää 30 prosentilla vuoteen 2017 verrattuna ei saavuteta, ellei lisätoimenpiteitä toteuteta. Lisäksi raportissa ennustetaan, että vaikka suunnitellut toimenpiteet olisivat käytössä, liikenteen melusta kroonisesti kärsivien ihmisten kokonaismäärä kasvaa 3 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Siinä kuitenkin selitetään myös, että paikallisella tasolla toteutetut merkittävät lisätoimenpiteet voisivat vähentää liikenteen

---

<sup>45</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/14/EY, annettu 8 päivänä toukokuuta 2000, ulkona käytettävien laitteiden melupäästöjä ympäristöön koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ([EYVL L 162, 3.7.2000, s. 1](#)).

<sup>46</sup> Komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Evaluation of the Outdoor Noise Directive 2000/14/EC” ([SWD\(2020\) 266 final](#)).

<sup>47</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 768/2008/EY, tehty 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvistä yhteisistä puitteista ja päätöksen 93/465/ETY kumoamisesta ([EUVL L 218, 13.8.2008, s. 82](#)).

<sup>48</sup> Komission kertomus Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Ensimmäinen saasteettomuuden seuranta- ja ennusteraportti ”Eteneminen kohti puhtaampaa ilmaa, vettä ja maaperää Euroopassa” ([COM\(2022\) 674 final](#)). Raportti perustuu Euroopan ympäristökeskuksen syyskuussa 2022 julkaisemaan raporttiin [Outlook to 2030 - can the number of people affected by transport noise be cut by 30%?](#).

melusta kroonisesti kärsivien ihmisten määrää 19 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Raportissa todettiin, että tarvitaan paljon enemmän toimia, jotta voidaan puuttua tieliikenteen aiheuttamaan meluun, joka on edelleen suurin meluhaittojen lähde. Saasteettomuustoimintasuunnitelman tavoitteen saavuttaminen edellyttää toimenpiteitä akuuteista meluongelmista kärsivien alueiden lisäksi alueilla, joilla melutaso on kohtalainen. Tämä edellyttää toimenpiteiden yhdistämistä, kuten maantieliikenteen melusäännösten tiukentamista, parempaa kaupunki- ja liikennesuunnittelua sekä tieliikenteen merkittävää vähentämistä ja tieliikenteen nopeuksien merkittävää alentamista kaupungeissa.

Liikenteen melusta kroonisesti kärsivien ihmisten määrän vähentäminen EU:ssa edellyttää toimia kaikilla tasoilla (EU:n, kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla).

Kustannustehokkaita ratkaisuja on jo saatavilla, ja siksi niitä olisi sovellettava nopeammin. Ympäristömeludirektiivistä vuonna 2021 tehdyssä tutkimuksessa<sup>15</sup> pyrittiin tehostamaan kustannustehokkaimpien toimenpiteiden täytäntöönpanoa määrittämällä paikallisia, kansallisia, EU:n ja kansainvälisiä säädöksiä, joilla edistetään toimia tällä alalla. Vuosina 2021<sup>39</sup> ja 2022<sup>25</sup> tehdyt lisätutkimukset maantieajoneuvoja koskevasta lainsäädännöstä ja lentoasemien melun hallinnasta vahvistivat, että nämä toimet ovat ensisijaisia.

Edellä mainitut tutkimukset osoittivat myös, ettei ole olemassa yhtä säädöstä tai toimenpidettä, joka yksinään yksinkertaistaisi oikeiden toimenpiteiden täytäntöönpanoa merkittävien vähennysten aikaansaamiseksi. Sen sijaan pieni joukko yhdenmukaistettuja parannuksia hyvin pieneen määrään välineitä mahdollistaisi melualtistuksen vähentämisen. Nykyisen lainsäädännön todettiin olevan johdonmukaista (eli päällekkäisyyksiä tai ristiriitaisuuksia ei ole), mutta edistystä vaikeutti yhteisen melua koskevan toimintapoliittisen tavoitteen puuttuminen. Saasteettomuustoimintasuunnitelmassa asetettu melutavoite ja vahvistetut sitoumukset ovat kuitenkin vahvistaneet poliittista tahtoa nopeuttaa ja tehostaa toimintapolitiikkoja ja lainsäädäntötoimia meluhaittojen vähentämiseksi.

Tärkeintä on puuttua tieliikennemeluun lisätoimenpiteillä ja käytännön toimilla. Tieliikenteessä on harkittava hiljaisten renkaiden, vähämeluisten tienpintojen ja alennettujen nopeusrajoitusten käyttöä, sillä ajoneuvojen sähköistämisestä ei ole hyötyä. Erityisesti rengaslainsäädäntöä on vahvistettava mahdollisimman suuren hyödyn aikaansaamiseksi, koska tämä on kustannustehokkain toimenpide melun vähentämiseksi.<sup>15, 39</sup> Muita liikennemuotoja koskevia toimenpiteitä olisivat hiljaiset, tasaiset raiteet ja hiljaiset vaunut rautateiden osalta sekä paremmat lentomenetelmät ja yöaikaa koskevat toimenpiteet lentotoiminnan osalta. Innovatiivisia liikennemuotojen ja liikenneinfrastruktuurin toimijoita olisi myös kannustettava kehittämään edelleen meluttomiksi suunniteltuja teknologioita ja tuotteita.

Vaikuttavat toimet edellyttävät kaikilla asiaankuuluvilla aloilla kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka yhdistää kaikki toimijat.

EU:n tasolla komissio asettaa tarvittaessa etusijalle seuraavat toimet:



- tarkistetaan renkaiden raja-arvoja UNECE-säännön nro 117<sup>49</sup> perusteella
- nopeutetaan yksinomaan hiljaisten tavaravaunujen käyttöönottoa parantamalla ”hiljaisempien reittien” täytäntöönpanoa asetuksen (EU) N:o 1304/2014 mukaisesti<sup>41</sup>
- edistetään parannettuja menettelyjä ilma-alusten laskusta ja noususta aiheutuvan melun vähentämiseksi
- otetaan lentoasemamaksuja koskevan direktiivin<sup>50</sup> tarkistamisen yhteydessä käyttöön ympäristömaksuja hiljaisten ilma-alusten käytön lisäämiseksi.

Komissio aikoo myös tukea jäsenvaltioita asianmukaisilla välineillä ja toimilla saasteettomuustoimintasuunnitelman puitteissa.

Kansallisella tasolla ympäristömeludirektiivin ja melulähteitä koskevan lainsäädännön täytäntöönpano on edelleen ensiarvoisen tärkeää. Jäsenvaltioiden on nopeutettava vaatimusten noudattamista edistäviä toimiaan ja varmistettava, että niiden melutoimintasuunnitelmiin sisältyvät järjestelmällisesti seuraavat seikat:

- hiljaisten pintojen käyttöönotto aina, kun vilkas tie päällystetään uudelleen, hyödyntäen ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja koskevia suuntaviivoja<sup>51</sup>
- teiden alhaisemmat nopeusrajoitukset, kun luvassa on muita sivuhyötyjä, kuten turvallisuus
- raiteiden kunnossapito siten, että raiteet pidetään tasaisina, ja vähäpäästöisten raiteiden asentaminen lähelle kotitalouksia
- asianmukaisten meluntorjuntatavoitteiden asettaminen lentoasemien melusta annetun asetuksen (EU) N:o 598/2014 mukaisesti sekä tehokkaat toimenpiteet niiden saavuttamiseksi.

Kansallisten, alueellisten ja paikallisten viranomaisten välinen optimaalinen yhteistyö on tarpeen. Lisäksi on lisättävä paikallisten toimijoiden vaikutusmahdollisuuksia ja kannustettava niitä toistamaan eri puolilla EU:ta sijaitsevien kaupunkien edelläkävijäaloitteita. Näin voidaan puuttua ympäristömeluhaitoille altistumiseen kaupunkialueilla sekä edistää terveyttä ja hyvää elämänlaatua. Kansalaisyhteiskunnan edustajia olisi edelleen kannustettava varmistamaan, että melunhallintaa koskevat toimintasuunnitelmat pannaan asianmukaisesti täytäntöön, ja parantamaan meluntorjuntaa paikallisella tasolla.

Komissio aikoo hyödyntää täysin Green City Accord -sopimuksen tarjoamat mahdollisuudet nopeuttaa meluhaittojen vähentämistä kaupunkitasolla. Green City Accord -sopimuksen<sup>52</sup> jo

<sup>49</sup> Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntö nro 117 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat renkaiden hyväksyntää vierintämelun ja/tai märkäpidon ja/tai vierintävastuksen osalta [2016/1350] ([EUVL L 218, 12.8.2016, s. 1](#)).

<sup>50</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista ([EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11](#)).

<sup>51</sup> Komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance” ([SWD\(2016\) 203 final](#)).

<sup>52</sup> [Green City Accord](#) -sopimus on EU:n kaupunginjohtajien liike, jossa sitoudutaan tekemään kaupungeista puhtaampia ja terveellisempiä. Sen tavoitteena on parantaa kaikkien EU:n kansalaisten elämänlaatua ja

allekirjoittaneiden sadan kaupungin urauurtavien toimien pitäisi innostaa muita EU:n kaupunkeja. Green City Accord -sopimuksen – johon kuuluu direktiivin toimintasuunnitelmien täytäntöönpano – allekirjoittajien sitoutuminen meluhaittojen merkittävään vähentämiseen vuoteen 2030 mennessä ja Maailman terveysjärjestön suosittelemien tasojen tavoitteluun on esimerkillistä. Kaupungit paitsi kehittävät kunnianhimoisia suunnitelmia myös sitoutuvat varmistamaan niiden täytäntöönpanon. Kustannustehokkaiden melua koskevien toimintasuunnitelmien asianmukainen laatiminen edellyttää vaatimukset täyttävää asiantuntemusta, ja kaikki paikallistason viranomaiset voisivat käyttää tätä kaupunkiverkostoa erinomaisena tietoresurssina.

Komissio hyödyntää Green City Accord -sopimuksen allekirjoittajien sitoumuksia edistämällä melua koskevien toimintasuunnitelmien laatimista koskevien ohjeiden jakamista. Se kannustaa myös käyttämään kohdennetusti tukijärjestelmiä, kuten Green City Accord -sopimuksen allekirjoittajille ja toimivaltaisille viranomaisille tarkoitettua TAIEX-EIR PEER 2 PEER -välinettä, erityisesti kaupunkimelun hallintaa koskevien hyvien käytäntöjen levittämiseksi kaikkialle EU:hun. Lisäksi keinoksi tehostaa kaupunkitason toimia katsotaan teknisen tuen välineen<sup>53</sup> käyttö. Väline tarjoaa jäsenvaltioille (niiden pyynnöstä) kohdennettua teknistä asiantuntemusta uudistusten suunnitteluun ja täytäntöönpanoon useilla eri politiikan aloilla (mukaan lukien EU:n ympäristölainsäädännöstä, kuten ympäristömeludirektiivistä, johtuvien ympäristövaatimusten täytäntöönpano).

Sen lisäksi, että komissio vahvistaa käynnissä olevia lyhyen aikavälin toimia, jotka koskevat melulähteistä annettua lainsäädäntöä, se pyrkii parantamaan ympäristömeludirektiivin täytäntöönpanoa. Komissio aikoo myös arvioida direktiiviin mahdollisesti tehtäviä parannuksia, mukaan lukien melunvähentämistavoitteet EU:n tasolla (kuten saasteettomuustoimintasuunnitelmassa korostetaan).

Lisäksi komissio harkitsee Euroopan vihreän kehityksen ohjelman kokonaisvaltaisen lähestymistavan mukaisesti mahdollisia synergioita meluhaittojen torjunnassa ympäristömeludirektiivin, jossa käsitellään ensisijaisesti ihmisten terveyteen kohdistuvia vaikutuksia, soveltamisalan ulkopuolella. Tuleva tutkimus<sup>54</sup> ja datan saatavuuden parantuminen muun muassa Euroopan meripoliittisen seurantakeskuksen ja tietoverkon (EMODnet)<sup>55</sup> ansiosta antavat paremman käsityksen kokonaisvaltaisemmasta näkökulmasta, joka kattaisi melun vaikutukset ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen (esimerkiksi vedenalaisen melun osalta meristrategiapuitedirektiivin yhteydessä käsiteltävät vaikutukset).

---

nopeuttaa asiaankuuluvan EU:n ympäristölainsäädännön täytäntöönpanoa. Allekirjoittamalla sopimuksen kaupungit sitoutuvat käsittelemään viittä ympäristöasioiden hallinnan alaa: ilmaa, vettä, luontoa ja luonnon monimuotoisuutta, kiertotaloutta ja jätteitä sekä melua.

<sup>53</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/240, annettu 10 päivänä helmikuuta 2021, teknisen tuen välineen perustamisesta ([EUVL L 57, 18.2.2021, s. 1](#)).

<sup>54</sup> Commission implementing decision of 6.12.2022 on the adoption of the work programme for 2023-2024 within the framework of the Specific Programme implementing Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation and on its financing ([C\(2022\) 7550 final](#)).

<sup>55</sup> <https://emodnet.ec.europa.eu/en/map-week-%E2%80%93-underwater-noise-indicator>