



LUFT- OG STØJFORURENING

Luftforurening og for voldsom støjforurening skader vores sundhed og miljø. Luftforurening stammer først og fremmest fra industri, transport, energiproduktion og landbrug. Med EU's strategi for luftkvalitet tilstræbes der fuld overholdelse af den eksisterende lovgivning om luftkvalitet i 2020, og der opstilles langsigtede mål for 2030. Direktivet om ekstern støj hjælper med at identificere støjniveauet i EU og træffe de nødvendige foranstaltninger for at reducere det til et acceptabelt niveau. Særskilt lovgivning regulerer luft- og støjforurening fra specifikke kilder.

RETSGRUNDLAG

Artikel 191-193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

GENEREL BAGGRUND

Luftforurening kan forårsage hjerte-kar- og luftvejssygdomme samt kræft og er den førende miljømæssige årsag til for tidlig død i EU. Visse stoffer såsom arsen, cadmium, nikkel og polycykliske aromatiske kulbrinter er genotoksiske og kræftfremkaldende for mennesker, og der er ingen påvist grænse, under hvilken de ikke indebærer nogen risiko. Luftforurening har også negativ indvirkning på vand- og jordkvaliteten og skader økosystemer gennem eutrofiering (overskydende kvælstofforurening) og syrerregn. Dermed er landbrug og skove berørt, såvel som materialer og bygninger. Luftforurening har mange kilder, men stammer først og fremmest fra industri, transport, energiproduktion og landbrug. Luftforureningen i Europa er generelt faldet i de seneste årtier, men Unionens langsigtede mål, nemlig »at opnå et niveau for luftkvaliteten, der ikke har væsentlige negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet«, er stadig i fare. Luftkvalitetsstandarder er ofte overtrådt, navnlig i byområder »hotspots« (med luftforurening) — hvor de fleste europæere bor. De mest problematiske stoffer i dag er fine partikler, nitrogendioxid og ozon ved jordoverfladen.

Støjniveauerne for ekstern støj er stigende i byområder, navnlig som følge af stigende trafik og intensivning af industrielle aktiviteter og fritidsaktiviteter. Det skønnes, at omkring 20 % af EU's befolkning er udsat for støjniveauer, der anses for uacceptable. Dette kan påvirke livskvaliteten og medføre betydelige forekomster af stress, søvnforstyrrelser og skadelige sundhedsvirkninger som f.eks. hjerte-karsygdomme. Støj påvirker også dyrelivet.



RESULTATER I FORBINDELSE MED BEKÆMPELSE AF LUFTFORURENING

Luftkvaliteten i Europa er blevet væsentligt forbedret, siden EU begyndte at gribe ind over for dette problem i 1970'erne. Stoffer som svovldioxid (SO₂), kulilte (CO), benzen (C₆H₆) og bly (Pb) er blevet reduceret betydeligt siden da. EU har tre forskellige mekanismer til forvaltningen af luftforurening: fastsættelse af generelle luftkvalitetsnormer for samlede koncentrationer af forurenende stoffer i den omgivende luft, fastsættelse af nationale grænser for de samlede emissioner af forurenende stoffer og udarbejdelse af kildespecifik lovgivning, for eksempel styring af industrielle emissioner eller fastsættelse af standarder for køretøjers emissioner, energieffektivitet eller brændstofkvalitet. Denne lovgivning suppleres af strategier og foranstaltninger til fremme af miljøbeskyttelse og dennes integration i andre sektorer.

A. Luftkvaliteten

På grundlag af målene i [Temastrategien for luftforurening](#) fra 2005 (om at reducere koncentrationen af fine partikler med 75 %, ozon ved jordoverfladen med 60 % og at reducere truslen mod det naturlige miljø ved både forsuring og eutrofiering med 55 % i forhold til 2000-niveauet — alt sammen inden 2020) blev der i juni 2008 vedtaget et revideret direktiv om luftkvalitet, som samlede det meste af den eksisterende lovgivning på dette område. Kun det [fjerde »datterdirektiv«](#) til det tidligere rammedirektiv om luftkvalitet er i øjeblikket stadig gældende og fastsætter målværdier (mindre strenge end grænseværdier) for arsen, cadmium, kviksølv, nikkel og polycykliske aromatiske kulbrinter.

[Direktiv 2008/50/EF](#) om luftkvalitet har til formål at reducere luftforureningen til et niveau, der minimerer de skadelige virkninger på menneskers sundhed eller miljøet. Med henblik herpå opstiller direktivet foranstaltninger til at definere og fastsætte luftkvalitetsmål (dvs. grænser, der ikke må overskrides nogen steder i EU) i forhold til de væsentligste luftforurenende stoffer (svovldioxid, nitrogendioxid, nitrogenoxider, (fine) partikler, bly, benzen, kulmonoxid og ozon). Medlemsstaterne er forpligtet til at definere zoner og byområder med henblik på at vurdere og styre luftkvaliteten samt til at overvåge de langsigtede tendenser og til at gøre oplysningerne tilgængelige for offentligheden. Hvor luftkvaliteten er god, skal den bevares. Hvis grænseværdierne overskrides, skal der gribes ind.

Ved udgangen af 2013 lancerede Europa-Kommissionen programmet ren luft i Europa med to hovedmål: overholdelse af eksisterende lovgivning inden 2020 og nye luftkvalitetsmålsætninger for perioden frem til 2030. Det vigtigste lovgivningsmæssige instrument til at opnå disse mål er det reviderede direktiv om [nationale emissionslofter](#), der fastsætter strengere nationale emissionslofter for de fem vigtigste forurenende stoffer — svovldioxid, nitrogenoxider, andre flygtige organiske forbindelser end metan, ammoniak og fine partikler — med henblik på at reducere deres skadelige virkninger på miljøet og reducere deres sundhedsvirkninger til det halve i forhold til 2005. Direktivet forpligter medlemsstaterne til at udarbejde nationale programmer for bekæmpelse af luftforurening. Den gennemfører også de 2020 reduktionsforpligtelser, som EU og dets medlemsstater har indgået i henhold til den reviderede Göteborg-



protokol om reduktion af forsurening, eutrofiering og ozon ved jordoverfladen til De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europas (UNECE's) konvention om grænseoverskridende luftforurening over store afstande. Et nyt direktiv, der skal nedbringe luftforureningen fra [mellemløse fyringsanlæg](#), f.eks. anlæg til elproduktion eller opvarmning af boliger, blev også vedtaget som en del af programmet.

B. Vejtransport

Der er vedtaget flere direktiver for at begrænse forureningen fra vejtransport gennem fastsættelse af præstationsnormer for emissioner for forskellige kategorier af køretøjer såsom personbiler, lette erhvervskøretøjer, lastbiler, busser og motorcykler og gennem regulering af brændstofkvaliteten. De nuværende emissionsstandarder EUR 5 og EUR 6 for biler og varevognfastsætter emissionslofter for en række luftforurenende stoffer, navnlig nitrogenoxider og partikler. Medlemsstaterne skal afvise typegodkendelse, registrering, salg og indførelse af køretøjer (og forureningsbegrænsende udsiftningsanordninger hertil), som ikke opfylder emissionsstandarderne. Siden september 2017 har der været en mere realistisk testcyklus i brug: »emission ved faktisk kørsel« testes nu på nye bilmodeller for at afspejle de reelle kørselsforhold. Der er desuden [regler](#) om overensstemmelse efter ibrugtagning (som kræver, at køretøjer fortsat overholder standarderne, mens de er i omløb), forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, egendiagnosesystemer (OBD), måling af brændstofforbrug og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer for uafhængige operatører. Der findes lignende regler for [tunge køretøjer](#) som f.eks. busser og lastbiler. En ny forordning om [typegodkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer](#), der gælder fra den 1. september 2020, er for nylig blevet vedtaget for at forbedre kvaliteten og uafhængigheden af tekniske tjenester og for at kontrollere, om køretøjer, der allerede er på vejen, er i overensstemmelse med kravene.

C. Andre transportemissioner

For at reducere luftforureningen fra skibe — der siges at være ansvarlige for 50 000 for tidlige dødsfald årligt — har EU sat grænser for [svovlindholdet](#) i skibsbrændstoffer, der bruges i skibe, som sejler i europæiske farvande. Den generelle svovlgrænse vil falde fra 3,5 % til 0,5 % inden 2020 i overensstemmelse med de grænseværdier, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation. Siden 2015 har en endnu strengere standard på 0,1 % været gældende i visse områder, udpeget som »svovlemissionskontrolområder« (SECA-områder) som f.eks. Østersøen, Den Engelske Kanal og Nordsøen. Der er fastsat yderligere emissionsstandarder for mobile [ikke-vejgående maskiner](#), såsom gravemaskiner, bulldozere og kædesave samt for landbrugs- og skovbrugstraktorer og fritidsfartøjer såsom fritidsbåde.

D. Emissioner fra industrien

[Direktivet om industrielle emissioner](#) omfatter svært forurenende industrielle aktiviteter, der tegner sig for en betydelig andel af forureningen i Europa. Direktivet konsoliderer og sammensmelter alle relevante direktiver (om affaldsforbrænding, flygtige organiske forbindelser, store fyringsanlæg, integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening, osv.) i én sammenhængende retsakt med henblik på at lette dens gennemførelse af lovgivningen og minimere forureningen fra forskellige industrielle kilder. Direktivet



om industrielle emissioner fastsætter de krav, der skal opfyldes af alle industrianlæg, omfatter en fortegnelse over foranstaltninger til forebyggelse af vand-, luft-, og jordforurening og danner grundlag for udstedelse af driftslicenser og tilladelser til industrianlæg. Via en integreret tilgang tager det hensyn til et anlægs samlede miljøpræstationer, herunder brug af råmaterialer eller energieffektivitet. Begrebet "bedste tilgængelige teknikker spiller en central rolle på samme måde som fleksibilitet, miljøinspektioner og offentlig deltagelse.

RESULTATER I FORBINDELSE MED BEKÆMPELSE AF STØJFORURENING

EU har en tvedelt støjforureningsstrategi, der omfatter: En generel ramme for udpegning af støjforureningsniveauer, der kræver handling på både medlemsstatsplan og EU-plan samt en række retsakter om hovedstøjklender såsom vej-, luft- og togstøj og støj fra maskiner til udendørs brug.

[Rammedirektivet om ekstern støj](#) har til formål at begrænse eksponeringen for ekstern støj gennem en harmonisering af støjindikatorer og vurderingsmetoder for ekstern støj, fremme indsamlingen af oplysninger om udsættelse for støj i form af såkaldte "støjkort" og at gøre disse oplysninger tilgængelige for offentligheden. På denne baggrund forpligtes medlemsstaterne til at udarbejde handlingsplaner til at løse støjproblemer. Støjkort og handlingsplaner skal som minimum revideres hvert femte år.

Med forordningen om [motorkøretøjers støjniveau](#) indføres der en ny testmetode til måling af støjemission, de aktuelle gyldige støjgrænseværdier sænkes, og der indføres supplerende bestemmelser om støjemission i proceduren for typegodkendelse. Andre forordninger fastsætter støjgrænser for knallerter og motorcykler. Disse forordningen er suppleret med yderligere regler om prøvning og begrænsning af dæks [rullestøjniveauer](#) og den gradvise reduktion heraf.

Siden juni 2016 er EU's regler for <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32014R0598> flystøj i overensstemmelse med den »afbalancerede strategi«, der er udarbejdet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), været anvendt på lufthavne med mere end 50 000 civile luftfartøjsbevægelser om året. Denne strategi består af fire hovedelementer, der har til formål at indkredse den mest omkostningseffektive måde at imødegå støj fra luftfartøjer ved hver enkelt lufthavn: reduktion af støjniveauer ved kilden ved anvendelse af moderne luftfartøjer, en bæredygtig fysisk planlægning omkring lufthavnene, tilpasning af operationelle procedurer med henblik på at mindske støjbelastningen på jorden og, om nødvendigt, indførelse af driftsrestriktioner såsom forbud mod natflyvninger.

I forbindelse med [direktivet om jernbaners interoperabilitet](#) fastsætter en [teknisk specifikation for interoperabilitet](#) (TSI) om støj maksimale grænseværdier for støj, der produceres af nye (konventionelle) jernbanevogne. I [forordningen om afgifter ved støjgener](#) tilskyndes der til modernisering af jernbanegodsvogne ved montering af støjsvage kompositbremseklodser.

Store industrielle anlæg og landbrugsanlæg, som er reguleret af IE-direktivet, kan indhente tilladelser under henvisning til brug af de bedste tilgængelige teknikker. Støjemissioner fra byggepladser (som f.eks. fra gravemaskiner, læssere,



jordbearbejdningsmaskiner og tårnkraner) samt fra fritidsfartøjer eller udstyr til udendørs brug er også reguleret.

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Europa-Parlamentet har spillet en afgørende rolle i udformningen af en progressiv miljøpolitik til bekæmpelse af luft- og støjforurening.

F.eks. stemte Europa-Parlamentets medlemmer for en drastisk nedskæring i det skadelige svovlindhold i brændsel til skibsfart fra 3,5 % til 0,5 % inden 2020, og det lykkedes at bekæmpe forsøg på at udskyde denne deadline med fem år. I overensstemmelse med anbefalingerne fra Verdenssundhedsorganisationen opfordrede Parlamentet også til strengere luftkvalitetsregler, navnlig vedrørende fine partikler. I kølvandet på opdagelsen i USA af, at Volkswagen-koncernen anvendte snydesoftware for at nedbringe NOx-emissionerne ved tests, nedsatte Parlamentet et midlertidigt undersøgelsesudvalg for emissionsmålinger i bilindustrien (EMIS) til at undersøge sagen. I sin endelige rapport opfordrer det medlemsstaterne og bilfabrikanterne til at stå til ansvar og opfordrer dem indtrængende til at eftermontere eller tilbagetrække meget forurenende biler fra markedet.

Hvad angår ekstern støj, har Parlamentet gentagne gange understreget behovet for at nedsætte grænseværdierne yderligere og for at forbedre metoderne til måling af ekstern støj. Det har opfordret til, at der fastsættes EU-værdier for støj omkring lufthavne, og at begrænsninger af støjemissionerne udvides til ligeledes at omfatte militære subsoniske jettfly. Det har yderligere vedtaget indfasning af nye, lavere støjgrænser for biler, og det er også lykkedes for det at føre kampagne for indførelse af mærker, der skal informere forbrugerne om støjniveauer, i stil med de eksisterende ordninger for brændstofeffektivitet, dækstøj og CO₂-emissioner.

Tina Ohliger
05/2019

