

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hladině akustického tlaku motorových vozidel

COM(2011) 856 final – 2011/0409 (COD)

(2012/C 191/14)

Samostatný zpravodaj: **pan RANOCCHIARI**

Dne 19. ledna 2012 se Rada a dne 15. prosince 2011 Evropský parlament, v souladu s článkem 114 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hladině akustického tlaku motorových vozidel

COM(2011) 856 final – 2011/0409 (COD).

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 17. dubna 2012.

Na 480. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2012 (jednání dne 25. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 106 hlasy pro, nikdo nebyl proti a 1 člen se zdržel hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV podporuje iniciativu Komise, která hodlá aktualizovat a snížit mezní hodnoty hluku motorových vozidel. Je tomu tak, přestože návrh se předkládá v období, kdy je evropský automobilový průmysl v sevření krize tohoto odvětví, jež započala v roce 2008 a nejeví známky zlepšení. Tato krize výrazně upozornila na problém nadměrné výrobní kapacity instalované v evropských výrobních závodech.

1.2 EHSV sdílí také velkorysé záměry tohoto návrhu Komise, které stanovují celkové snížení hlukové zátěže z vozidel o přibližně 25 %. Je nesporné, že obrovské zvýšení intenzity provozu, k němuž došlo především v posledním dvacetiletí, vyžaduje kroky k ochraně zdraví a příznivých životních podmínek občanů.

1.3 EHSV však poznamenává, že i v tomto případě postrádá integrovaný přístup k problému, jenž by umožnil prostřednictvím zásahů v dalších souvisejících odvětvích ještě účinnější snížení hluku, které by bylo přijatelnější pro občany a mělo nesporně lepší poměr nákladů a výnosů.

1.4 Dále se EHSV pozastavuje se značným údivem nad skutečností, že nové mezní hodnoty mají být aplikovány na základě klasifikace vozidel, jež sahá až do roku 1985, a nebere v úvahu vývoj trhu, tedy znásobení počtu modelů, jejich diverzifikaci a různé způsoby využití. Měly by se doplnit nové třídy vozidel s mezními hodnotami odpovídajícími jejich specifickým vlastnostem.

1.5 V neposlední řadě se EHSV domnívá, že návrh nebere dostatečně v úvahu čas potřebný k realizaci opatření nutných ke splnění požadavků na omezení hlučnosti. Konstrukteři budou

muset neprodleně přehodnotit celou stavbu vozidla a hledat nesnadný kompromis mezi snížením hluku a respektováním dalších již platných předpisů, jako je bezpečnost, spotřeba, emise atd.

1.6 Ze všech těchto důvodů EHSV požaduje přehodnocení navrhovaného časového plánu, jež by vyloučilo první fázi (dva roky po vstupu nařízení v platnost), která vyžaduje zvýšené náklady na opětovné schvalování typu, a zaměřilo se přímo – a s lepším poměrem nákladů a výnosů – na konečný výsledek s přiměřeným *lead time* ⁽¹⁾, takže by toto období trvalo pro nové schvalované typy sedm let (místo pěti) a pro nové registrace devět let (místo sedmi).

2. Úvod a legislativní souvislosti

2.1 Hluk je obecně definován jako „nežádoucí zvuk“ nebo „nepřijemný a obtěžující sluchový vjem“. Patří k hlavním příčinám zhoršení kvality života ve městech, může škodit zdraví občanů a někdy má i závažné škodlivé účinky ⁽²⁾.

2.2 Hluk prostředí a znečištění hlukem se zjišťuje jako takzvaná hladina akustického tlaku A (v dB(A)) a zvuky vnímané člověkem dosahují hodnot o 0 dB(A) do 140 dB(A), přičemž 120 dB(A) se považuje za práh bolestivosti. Světová zdravotnická organizace stanovuje 55 dB(A) jako maximální úroveň hluku mimo „uzavřené prostory“ (domy, úřady), ale Evropská agentura pro životní prostředí odhaduje, že v městských oblastech je polovina obyvatelstva vystavena hodnotám

⁽¹⁾ *Lead time* je čas, který průmysl potřebuje k splnění jakýchkoli nových požadavků, které vyžadují strukturální změny na vozidle.

⁽²⁾ Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 22.

vyšším. Pro účely konkrétního hodnocení připomeňme, že na ulici v obytné čtvrti dosahuje akustický tlak hodnoty 50 dB(A), v blízkosti tryskového motoru 120 dB(A), u vysokorychlostního vlaku 100 dB(A), u automobilu maximálně 74 dB(A), ale v ulici s hustým provozem akustický tlak dosahuje 80 dB(A).

2.3 V konkrétním případě, tedy expozici osob hluku z dopravy, jsou možné různé zásahy ke zlepšení situace. Prvním z nich je však nesporně zásah snižující hluk u zdroje, tedy omezení maximálních hodnot akustického tlaku u jednotlivých vozidel.

2.4 Akustickým tlakem dvoustupých motorových vozidel se zabývala směrnice 70/157/EHS, která již v roce 1970 stanovila postupy zkoušek a mezní hodnoty hluku pro schvalování typů těchto vozidel. V průběhu let došlo k řadě změn této základní směrnice, jež snižovaly mezní hodnoty hlukových emisí v zájmu snížení hluku prostředí, a to až do roku 1996, kdy došlo k poslednímu zásahu do těchto norem, jež stanovily 74 dB(A) jako mezní hodnotu pro automobily a 80 dB(A) pro těžší nákladní vozidla.

2.5 Tento dlouhý proces zaznamenal významné výsledky ve snížení hlukových emisí proti mezním hodnotám stanoveným směrnicí z roku 1970, tedy 85 % u automobilů (– 8 dB(A)) a více než 90 % u těžkých vozidel (– 11 dB(A)).

Z různých příčin se však znečištění hlukem nesnížilo úměrně těmto novým mezním hodnotám. Především to bylo důsledkem zesílení silničního provozu, jenž se od sedmdesátých let do dneška ztrojnásobil. S ohledem na toto zesílení provozu vyvstala také otázka platnosti zkušebních metod určených k měření emisí hluku, především automobilů, v současné době.

2.6 Pracovní skupina pro hluk EHK OSN ⁽³⁾ k tomu účelu vypracovala novou zkušební metodu, jež byla zveřejněna v roce 2007 a v průběhu posledních tří let byla sledována souběžně se stávající. Takto byla vytvořena databáze výsledků paralelních zkoušek získaných stávající metodou (A) a metodou novou (B) a bylo možné kvantifikovat také rozdíly těchto dvou metod.

2.7 Evropská komise proto pověřila nizozemské výzkumné pracoviště TNO srovnáním těchto dvou zkušebních metod. Zkoušky skončily v březnu 2011 kdy byla zpráva TNO pod názvem Venoliva (Vehicle noise limit values) předána Komisi. Tato zpráva do značné míry inspirovala návrh nařízení, jímž se zabývá toto stanovisko.

2.8 Pokud se týká automobilů, provedlo pracoviště TNO své kontroly u 653 vozidel a prokázalo, že výsledky zkoušek B se od zkoušek A liší průměrně o –2,1 dB(A). Prakticky se ukázalo, že 90 % automobilů se již nacházelo pod stanovenou mezní hodnotou 74 dB(A), zatímco těžká obchodní vozidla se při zkouškách metodou B jen s obtížemi dostávala pod stávající mezní hodnotu.

⁽³⁾ Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (Ženeva, www.unece.org).

3. Návrh Evropské komise

3.1 Vzhledem k uvedeným okolnostem hodlá Komise zrušit směrnici z roku 1970 a její následné změny a navrhuje nařízení obsahující čtyři opatření, která jsou nová oproti platné legislativě:

- nový zkušební protokol;
- nové mezní hodnoty;
- další ustanovení týkající se emisí hluku;
- minimální úroveň hluku elektrických a hybridních vozidel.

3.1.1 Nový zkušební protokol. Jak již bylo zmíněno v úvodu, jsou přibližně v 90 % případů výsledky zkoušek prováděných novou metodou (B) podle kategorie vozidla až o 2 dB(A) nižší než výsledky získané pomocí původní metody (A). To vedlo Komisi k tomu, aby jako počáteční mezní hodnotu stanovila 72 dB(A) namísto hodnoty 74 dB(A) uvedené ve stávající legislativě.

3.1.2 Nové mezní hodnoty uplatňované ve dvou fázích. V první fázi (dva roky po zveřejnění nařízení) budou mezní hodnoty pro schvalování typů v případě lehkých vozidel pro přepravu osob sníženy o 2 dB(A), v případě těžkých vozidel pro přepravu nákladů o 1 dB(A). Ve druhé fázi (pět let po zveřejnění) se předpokládá další snížení o 2 dB(A) u lehkých i těžkých vozidel. Po sedmi letech od zveřejnění budou muset všechna registrovaná a prodávaná vozidla odpovídat novým mezním hodnotám.

3.1.3 Další ustanovení týkající se emisí hluku (ASEP). Nová zkušební metoda (B) se považuje za realistickou za podmínek normálního provozu, ale podle mínění Komise by mohla být méně spolehlivá v podmínkách velmi silného provozu. Komise proto zamýšlí doplnit další ustanovení pro průběh zkoušek k ustanovením platným během již vzpomínaného tříletého období sledování (zkouška s konstantním zrychlením 2,0 m/s²). To je doplněno zkouškou ASEP (maximální akcelerace do 3,0 m/s²), aby se přiblížily hlukové emise zjištěné při schvalování typu reálným podmínkám na silnici za zvýšeného provozu.

3.1.4 Minimální úroveň hluku elektrických a hybridních vozidel. Tichý chod těchto vozidel za nízkých rychlostí může představovat nebezpečí nejen pro slabozraké, protože se k těmto osobám mohou přiblížit neslyšně. Komise proto doporučuje, aniž by k tomu ale výrobce právně zavazovala, aby vybavili tato vozidla akustickým varovným systémem (AVAS). Stanoví však požadavky na tento systém.

4. Obecné připomínky

4.1 EHSV vítá a podporuje iniciativu Komise, jež hodlá formou nařízení aktualizovat mezní hodnoty hlukových emisí motorových vozidel s ohledem na zvýšení provozu v Evropě, který byl zaznamenán především ve velkých městech.

4.2 EHSV však lituje, že tento problém nebyl zkoumán z hlediska integrovaného přístupu jako zásady, jíž by se měly řídit veškeré kroky evropské legislativy v tomto odvětví, stejně jako v jiných. Takový přístup by v tomto případě vedl k dřívějším a významnějším výsledkům, jež by byly pro občany viditelnější a vyznačovaly by se lepším poměrem nákladů a výnosů.

4.3 Dnes navrhovaná snížení u nově vyráběných vozidel přinesou výsledky až ve středně- nebo dlouhodobém časovém horizontu, teprve až se obnoví vozový park. Daleko významnějších snížení by bylo možné dosáhnout zásahy do povrchu vozovek, místní infrastruktury, inteligentním řízením provozu a pravidelnějšími a důslednějšími kontrolami vozidel v provozu. Odpovídající údržba silnic může přinést snížení o více než 5 dB(A), zatímco používání speciálních živičných hmot by mohlo snížit hluk silničního provozu až o 10 dB(A). Obdobné výsledky by mohlo přinést snížení hustoty provozu, jehož by bylo možné dosáhnout budováním obchvatů, vyhrazených jízdních pruhů, inteligentních dopravních systémů (ITS) atd. Nelze přehlížet další významný aspekt, tedy výchovu řidičů, kteří často nesou primární zodpovědnost za nadměrnou hlučnost svého dopravního prostředku.

4.4 V neposlední řadě není možné zapomínat, že ať bude možné technicky omezit hluk vydávaný vozidlem (motorem, sáním, výfukem atd.) do jakékoliv míry, nepodaří se nikdy odstranit hluk vydávaný odvalováním pneumatik po silnici. To platí i pro elektrické a hybridní automobily, jež jsou nesporně tiché při nízkých otáčkách, dokonce do takové míry, že Komise řeší instalaci systému AVAS na těchto vozidlech. Měření provedená na šesti různých modelech elektrických a hybridních vozidel dostupných nyní na trhu⁽⁴⁾ dokonce prokázala, že při vyšších rychlostech (50 km/h) byla tato vozidla zdrojem hluku o průměrném akustickém tlaku 68,3 dB(A), což je více než 68 dB(A), tedy mezní hodnota udávaná v novém nařízení pro automobily se spalovacím motorem!

4.5 Pokud se však jedná o obsah navrhovaného nařízení, vyjadřuje EHSV určité pochybnosti a pozastavuje se nad některými prvky, které by se mohly vyřešit v průběhu projednávání v Evropském parlamentu a Radě.

4.6 První pochybnost se týká **kategorizace** vozidel z hlediska omezování hluku. Vznik uvedených „historických“ kategorií

sahá až do roku 1985. Kategorizace nepřihlíží k vývoji trhu, tedy znásobení počtu modelů, jejich diverzifikaci a různým způsobům využití. Aniž by zacházel do podrobností, zastává EHSV mínění, že k řešení současného stavu a předpokládaného vývoje vozového parku by bylo vhodné přehodnotit kategorie a zařadit nové dílčí kategorie s tím, že mezní hodnoty by odpovídaly jejich zvláštním vlastnostem. Příkladem budiž dílčí kategorie M3, jež obsahuje městské a dálkové autobusy, ale nečiní žádný rozdíl mezi těmito dvěma typy.

Ještě kritičtější je situace u vysoce výkonných automobilů, známých také jako sportovní vozy. Jedná se o velice úzký segment trhu z hlediska objemů výroby, ale také o vrchol evropské automobilové konstrukce ve světovém měřítku, jenž je zdrojem inovací pro vývoj hromadně vyráběných automobilů. Pokud se nepřikročí k nové definici dílčí kategorie M1 (osobní automobily), bude velice obtížné pokračovat ve výrobě i uvádění takových vozidel na trh, protože se jejich hluk bude muset za pouhých pět let snížit o 6–7 dB(A).

4.7 Druhá, a vážnější pochybnost EHSV se týká časového plánu stanoveného Komisí, jež hodlá kompenzovat chybějící aktualizace v posledních letech a nebere dostatečně v úvahu **lead time** potřebný ke konstrukčním úpravám.

4.7.1 Snížení mezních hodnot v první fázi o 2 dB(A) u lehkých vozidel a o 1 dB(A) u těžkých vozidel již vyžaduje změny stavby vozidel spojené s mimořádným úsilím výrobců, kteří kromě snížení hluku budou muset zajistit respektování dalších platných předpisů v oblasti bezpečnosti, emisí, spotřeby atd. Nutné konstrukční zásahy například vedou k velmi podstatnému zvýšení hmotnosti vozidla (zvětšení výfuku, doplnění ochranných a protihlukových izolačních prvků), které se projeví zvýšením spotřeby, a tedy i emisí znečišťujících látek. Je třeba brát v úvahu, že každý takový zásah se týká vozidla jako celku a všech jeho konstrukčních částí, jež jsou zdrojem hlukových emisí. Není tedy možné dosáhnout výsledku prostou aplikací jednotlivých opatření.

4.7.2 Rovněž není možné využít k dosažení očekávaných výsledků v první fázi (jak se přinejmenším v případě kategorií M1 a N1 někteří domnívají) snížení hlučnosti pneumatik, které upravuje nařízení 661/2009. Ve skutečnosti jsou takové pneumatiky z velké části již na trhu a od listopadu 2013 budou pro nová vozidla povinné. Očekávané průměrné snížení akustického tlaku by však mělo dosáhnout 0,5 dB(A) teprve v roce 2016.

4.7.3 Bude tedy nutné vozidla přepracovat z hlediska koncepce, vývoje a konstrukce. Je známo, že celková změna stavby vozidla vyžaduje podle typu 5 až 7 let v případě lehkých vozidel a až 10 let v případě těžkých vozidel. K tomu je nutné připočítat nové schválení typu.

⁽⁴⁾ Zdroj: ACEA, Associazione dei costruttori europei di automobili.

4.8 Z uvedených důvodů si EHSV klade otázku, zda by nebylo vhodné přehodnotit časový plán a cesty k dosažení požadovaného snížení hluku. To by bylo možné realizovat zrušením první fáze, jež vyvolává další zvýšení nákladů na nové schvalování typů, a zaměřit se s lepším poměrem nákladů a výnosů přímo na konečný výsledek. Součástí tohoto postupu by bylo přepracování dílčích kategorií, přinejmenším u nejproblematictějších případů, a stanovení přiměřeného *lead time*, jenž by dosahoval sedmi let pro nově schvalované typy a devíti let pro nové registrace.

4.9 Jednalo by se nicméně o průběžné investiční úsilí obrovského rozsahu, a to v období, kdy téměř všichni evropští výrobci vzdorují krizi tohoto odvětví, jež započala v roce 2008 a zdá se čím dál naléhavější. Tyto investice by v konečném důsledku nevyhnutelně pocítily na svých bedrech spotřebitelé. To by znamenalo riziko dalšího zpomalení obnovy vozového parku především u těžkých vozidel určených k přepravě nákladů, jenž by bylo v přímém rozporu se záměry nového nařízení.

V Bruselu dne 25. dubna 2012.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Staffan NILSSON
