

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om motorkøretøjers støjniveau

COM(2011) 856 final — 2011/0409 (COD)

(2012/C 191/14)

Ordfører uden studiegruppe: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rådet og Europa-Parlamentet besluttede henholdsvis den 19. januar 2012 og den 15. december 2011 under henvisning til artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om motorkøretøjers støjniveau

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

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som vedtog sin udtalelse den 17. april 2012.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 480. plenarforsamling den 25.-26. april 2012, mødet den 25. april, følgende udtalelse med 106 stemmer for, ingen imod og 1 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 EØSU bakker op om Kommissionens forslag om at ajourføre og nedsætte grænseværdierne for støj fra motorkøretøjer og det på trods af, at det kommer i en tid, hvor den europæiske bilindustri står midt i en markedskrise, som begyndte i 2008 og ikke har udsigt til at stilne af. Denne situation giver et klar billede af, at der er et problem med overkapacitet i de europæiske produktionsanlæg.

1.2 EØSU deler også forslagetets ambitiøse målsætninger, som ifølge Kommissionen vil reducere støjforureningen fra motorkøretøjer med ca. 25 %. Der er ingen tvivl om, at den enorme trafikstigning, der især er sket i løbet af de sidste 20 år, har gjort det nødvendigt at træffe foranstaltninger til beskyttelse af borgernes sundhed og velfærd.

1.3 Ikke desto mindre bemærker EØSU, at der også i dette tilfælde mangler en integreret tilgang til problemet, herunder foranstaltninger på andre relevante områder, som ville have gjort det muligt at opnå endnu større støjreduktion og dermed også større offentlig anerkendelse samt uden tvivl et bedre cost-benefit-forhold.

1.4 EØSU har endnu større betænkeligheder ved, at de nye grænseværdier anvendes på baggrund af en klassifikation af køretøjer, der stammer tilbage fra 1985. Der tages således ikke hensyn til udviklingen på markedet, der har ført til et større antal modeller, som er af forskellig type og har forskellig anvendelse. Der bør tilføjes nye klasser med grænseværdier, der passer til hver enkelt classes særtræk.

1.5 Endelig mener EØSU, at forslaget ikke tager behørigt hensyn til, hvor lang tid det vil tage at tilpasse køretøjerne til

de nye støjgrænser. Producenterne skal allerede nu begynde at revidere køretøjernes konstruktion for at finde det svære kompromis mellem støjreduktion og overholdelse af allerede gældende bestemmelser inden for sikkerhed, brændstofforbrug, emission mv.

1.6 På baggrund heraf ser EØSU gerne, at man tager den foreslåede tidsplan op til revision og fjerner den første fase (2 år efter vedtagelse af forordningen), som skaber større omkostninger til bl.a. nye typegodkendelser og direkte – med et bedre cost-benefit-forhold – går efter det endelige resultat med en passende »lead time«⁽¹⁾, der så bør være syv år (ikke fem) for nye typegodkendelser og ni år (ikke syv) for nye registreringer.

2. Indledning og lovgivningsmæssig kontekst

2.1 Støj, som almindeligvis defineres som »uønsket lyd« eller »ubehageligt og irriterende lydindtryk« er en af de væsentligste årsager til forringet livskvalitet i byerne og kan have skadelige og også alvorlige virkninger for borgernes sundhed⁽²⁾.

2.2 Baggrundsstøj eller støjforurening måles – som bekendt – i A-vægtede decibel (dB(A)), og den menneskelige hørelse opfatter lyde fra 0 dB(A) til 140 dB(A) med en smertetærskel ved 120 dB(A). Ifølge Verdenssundhedsorganisationen er 55 dB(A) maksimumgrænsen for støj uden for »lukkede områder« (huse, kontorer). Imidlertid mener Det Europæiske Miljøagentur, at halvdelen af befolkningen i byområder er udsat for højere støjniveauer. For at give noget at sammenligne med kan

⁽¹⁾ *Lead time*: den tid, det tager industrien at opfylde krav, som indebærer ændringer af bilens konstruktion.

⁽²⁾ EUT C 317 af 23.12.2009, s. 22.

det nævnes, at en vej i et boligkvarter har et støjniveau på 50 dB(A), en jetmotor 120 dB(A), et højhastighedstog 100 dB(A), en bil højst 74 dB(A), mens støjen på en vej med intens trafik når op på 80 dB(A).

2.3 Når det drejer sig om menneskers udsættelse for trafikstøj, er der adskillige muligheder for at forbedre situationen, men først og fremmest er det vigtigt at reducere støjen ved kilden, dvs. sænke grænseværdierne for støj fra de enkelte køretøjer.

2.4 De firehjulede motordrevne køretøjer og deres støjniveau behandles i direktiv 70/157/EØF, som allerede i 1970 fastlagde procedurer for måling og begrænsning af støj i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer. I løbet af årene er der foretaget en række ændringer af grunddirektivet, som har ført til stadig lavere støjgrænseværdier for at nedbringe baggrundsstøj. Den seneste ændring er fra 1996, hvor grænseværdien blev sat til 74 dB(A) for biler og 80 dB(A) for tunge køretøjer til varetransport.

2.5 Den lange proces har givet betydelige resultater, bl.a. et fald i bilers støjledning på 85 % i forhold til de i direktivet fra 1970 fastsatte grænseværdier (– 8 dB(A)) og mere end 90 % for tunge køretøjer (– 11 dB(A)).

Alligevel er støjforureningen ikke reduceret proportionalt med de nye grænseværdier af forskellige grunde, heraf først og fremmest vejtrafikken, som er tredoblet fra 1970 frem til i dag. Denne stigning har også rejst tvivl om gyldigheden af de hidtil anvendte prøvningsmetoder til måling af støj, især fra biler.

2.6 Med henblik herpå har UNECE's⁽³⁾ arbejdsgruppe om støj udarbejdet en ny prøvningsmetode, der blev offentliggjort i 2007, og som den har overvåget de sidste tre år parallelt med den nuværende metode. Det har gjort det muligt at oprette en database med resultater fra både den nuværende metode (A) og den nye (B) og kvantificere forskellen mellem de to.

2.7 Kommissionen anmodede derfor den nederlandske organisation for anvendt naturvidenskabelig forskning, TNO, om at sammenligne de to prøvningsmetoder. Arbejdet blev afsluttet i marts 2011, hvor TNO fremlagde sin rapport med titlen VENOLIVA (Vehicle Noise Limit Values) for Kommissionen. Forordningsforslaget, som er omhandlet i denne udtalelse, er i væsentligt omfang baseret på denne rapport.

2.8 Hvad angår biler, testede TNO 653 køretøjer og afslørede en gennemsnitlig forskel mellem test B og A på – 2,1 dB(A). Helt konkret viste resultaterne, at 90 % af de testede køretøjer allerede lå under grænsen på 74 dB(A), mens tunge erhvervskøretøjer havde svært ved at holde sig inden for de nuværende grænser ved prøvningsmetode B.

3. Kommissionens forslag

3.1 I lyset af ovenstående ønsker Kommissionen at ophæve direktivet fra 1970 og de efterfølgende ændringer og fremlægger en forordning, der fastsætter fire nye krav i forhold til gældende lovgivning:

— Nye prøvningsprotokoller

— Nye grænseværdier

— Supplerende bestemmelser om støjemission

— Minimumsstøj fra elkøretøjer og hybride elkøretøjer.

3.1.1 **Nye prøvningsprotokoller.** Som påpeget i indledningen er resultaterne ved anvendelse af den nye metode (B), alt afhængig af køretøjets klasse, op til 2 dB(A) lavere end ved den gamle metode. Det har overbevist Kommissionen om i første omgang at sætte grænseværdien til 72 dB(A) i stedet for de nuværende 74 dB(A).

3.1.2 **Nye grænseværdier i to faser.** I fase 1 (to år efter offentliggørelse af forordningen) sættes grænserne for typegodkendelse af lette køretøjer til passagertransport ned med 2 dB(A) og for tunge køretøjer til varetransport med 1 dB(A). I fase 2 (fem år efter offentliggørelse) er der planlagt en yderligere nedsættelse på 2 dB(A) for både lette og tunge køretøjer. Syv år efter offentliggørelsen skal alle biler overholde de nye grænseværdier for at kunne blive registreret og solgt.

3.1.3 **Supplerende bestemmelser om støjemission (ASEP).** Den nye prøvningsmetode (B) anses for at være realistisk under normale trafikforhold, men kan ifølge Kommissionen være mindre pålidelig ved meget tung trafik. Derfor ønsker Kommissionen at indføre supplerende prøvningsbestemmelser til de bestemmelser, der anvendtes i den allerede nævnte treårige overvågningsperiode (test med stabil acceleration på 2,0 m/s²). ASEP-testen (maksimal acceleration på 3,0 m/s²) vil blive anvendt i tillæg hertil for at tilnærme emissioner, der er registreret ved typegodkendelse, til de reelle værdier på vejene ved tæt trafik.

3.1.4 **Minimumsstøj fra elkøretøjer og hybride elkøretøjer.** Disse køretøjers støjsvaghed ved lav hastighed kan udgøre en fare for svagtseende og andre, som ikke vil kunne høre dem nærme sig. Kommissionen forslår på denne baggrund, men uden at gøre det lovpligtigt for fabrikanter, at disse køretøjer får installeret et akustisk kørevarslingsystem (AVAS), som Kommissionen dog fastsætter retningslinjer for.

⁽³⁾ De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (Geneve, www.unece.org).

4. Generelle bemærkninger

4.1 EØSU værdsætter og bifalder Kommissionens forslag om en forordning, der ajourfører grænseværdierne for støj fra motorkøretøjer i lyset af den nævnte trafikstigning i Europa og i de større byområder især.

4.2 Ikke desto mindre beklager EØSU, at problemet ikke er blevet undersøgt ud fra en integreret tilgang, som bør være et grundlæggende princip for al EU-lovgivning, både i denne og i andre sektorer. Det ville i dette tilfælde have skabt hurtigere og vigtigere resultater, der også ville have været mere synlige for borgerne og haft et bedre cost-benefit-forhold.

4.3 De foreslåede nedsættelser for nye køretøjer vil alene have gavnlige virkninger på mellemlangt og langt sigt i takt med, at den eksisterende vognpark udskiftes. Der kan imidlertid opnås meget større nedsættelser ved at gå ind og se på vejbelægning, lokale infrastrukturer og intelligent trafikstyring og gennem flere regelmæssige og grundige kontroller af køretøjer i trafikken. Passende vedligeholdelse af veje kan give en reduktion på over 5 dB(A), mens brugen af speciel asfalt kan nedbringe støjen fra vejtrafik med op til 10 dB(A). En lignende form for reduktion kan opnås ved at lette trafikpresset og bygge ringveje, busbaner, intelligente transportsystemer mv. Man skal dog ikke glemme vigtigheden af at undervise bilister, som oftest er de primært ansvarlige for, at bilen larmer for meget.

4.4 Endelig må man ikke glemme, at uanset hvor meget man teknisk kan nedbringe støjen fra køretøjer (motor, luftindsugning, udstødning mv.), kan den aldrig komme længere ned end rullestøjen fra dækkene på vejen. Det gælder også for elkøretøjer og hybride elkøretøjer, der bestemt er støjsvage ved lav hastighed og det i en sådan grad, at Kommissionen foreslår, at disse køretøjer får installeret en AVAS. Men en test af seks forskellige modeller af elkøretøjer og hybride elkøretøjer, som findes på markedet⁽⁴⁾, viste, at disse køretøjers gennemsnitlige støj ved højere hastighed (50 km/t) ligger på 68,3 dB(A) og altså er højere end de 68 dB(A), der er fastsat i den nye forordning for køretøjer med forbrændingsmotor!

4.5 Ikke desto mindre har EØSU nogle spørgsmål og betænkeligheder med hensyn til indholdet i forordningsforslaget, som kan tages op under debatten i Europa-Parlamentet og Rådet.

4.6 Det første spørgsmål vedrører »**klassificeringen**« af køretøjer med henblik på støjdæmpning. De fastsatte klasser er de »gamle« klasser fra 1985. Der er ikke taget hensyn til udviklingen på markedet, der har ført til et større antal modeller, som

er af forskellig type og har forskellig anvendelse. Uden at gå i detaljer mener EØSU, at det vil give et bedre billede af den aktuelle og fremtidige vognpark, hvis klasserne revideres og får nye underklasser med grænseværdier, der tydeligt tilpasses disse klassers særtræk. For blot at give et eksempel skelnes der i underklasse M3 for by- og turistbusser ikke mellem de to typer.

Situationen er endnu mere kritisk for sportsbiler, som er en nichesektor i forhold til produktionsantal, men også en sektor, hvor den europæiske bilindustri er førende på verdensplan, og som har en innovative effekt på udviklingen af masseproducerede biler. Medmindre der foretages en revision af M1-underklasserne (biler), vil det være meget svært at fortsætte med at producere og sælge disse køretøjer, da man på blot fem år skal nedbringe deres støjemission med 6-7 dB(A).

4.7 EØSU's anden og vigtigste betænkelighed vedrører den tidsplan, Kommissionen har foreslået for at indhente de seneste års manglende opdatering, som ikke tager behørigt hensyn til den »**lead time**«, som fabrikanterne har brug for.

4.7.1 En reduktion på 2 dB(A) i fase 1 for alle lette køretøjer og på 1 dB(A) for tunge køretøjer forudsætter allerede nu, at man ændrer køretøjernes konstruktion. Det kræver en enorm indsats fra industrien, som skal reducere støjen og samtidig overholde andre allerede gældende bestemmelser (inden for sikkerhed, emission, brændstofforbrug mv.) F.eks. betyder de nødvendige foranstaltninger, at køretøjernes vægt kommer til at stige betydeligt (større udstødningsrør, flere afskærmninger og støjabsorberende materialer), hvilket fører til større brændstofforbrug og altså flere forurenende emissioner. Det er vigtigt at forstå, at enhver foranstaltning på dette område vil påvirke køretøjet i sin helhed, idet alle dets dele kan være kilder til ekstern støj. Det er umuligt at skabe resultater ved kun at gennemføre enkeltforanstaltninger.

4.7.2 Ej heller vil fordelene af at nedbringe dækstøjen, som fastlagt i direktiv 661/2009, bidrage til at opnå de forventede resultater i fase 1 (som nogle ellers hævder, i det mindste for M1 og N1). Disse dæktyper findes allerede i udstrakt grad på markedet, og de bliver obligatoriske i nye køretøjer fra november 2013. Det anslås dog, at den gennemsnitlige gevinst i forhold til støj på 0,5 dB(A) først realiseres i 2016.

4.7.3 Køretøjerne skal derfor nytænkes, udvikles og fabrikeres på ny. Almindeligvis tager en fuldstændig ombygning, afhængigt af typen, 5-7 år for lette køretøjer og op til 10 år for de tunge. I tillæg hertil skal der indhentes en ny typegodkendelse.

⁽⁴⁾ Kilde: ACEA (Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter).

4.8 I lyset af ovenstående overvejer EØSU, om det ikke ville være mere hensigtsmæssigt at gøre noget ved tidsrammerne og metoderne for opnåelse af den ønskede støjnedbringelse. Det kan ske ved, at man fjerner den første fase (2 år efter vedtagelse af forordningen), som medfører større omkostninger til bl.a. nye typegodkendelser, og direkte (med et bedre cost-benefit-forhold) sigter efter det endelige resultat, samtidig med at der foretages en revision af underklasserne, i det mindste for de mere problematiske tilfælde, og fastsættes en mere passende »lead time« på syv år for nye typegodkendelser og ni år for nye registreringer.

4.9 Der vil imidlertid være tale om trinvis investeringer af stor betydning i en tid, hvor næsten alle de europæiske fabrikker står i en markedskrise, der begyndte i 2008 og kun ser ud til at blive større. Regningen for investeringerne vil utvivlsomt ende hos forbrugerne, og det giver risiko for, at udskiftningen af den eksisterende vognpark forsinkes, især hvad angår tunge køretøjer til varetransport. Dette vil i sidste ende skade den nye forordnings målsætninger.

Bruxelles, den 25. april 2012

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
