

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus mootorsõidukite mürataseme kohta”

(KOM(2011) 856 (lõplik))

(2012/C 191/14)

Üksikraportöör: **Virgilio RANOCCHIARI**

Nõukogu otsustas 19. jaanuaril 2012 ja Euroopa Parlament 15. detsembril 2011 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 114 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus mootorsõidukite mürataseme kohta”

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

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon võttis arvamuse vastu 17. aprillil 2012.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 480. istungjärgul 25–26. aprillil 2012 (25. aprilli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 106, erapooletuks jäi 1.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 EMSK toetab komisjoni algatust mootorsõidukite mürataseme piirnormide ajakohastamise ja vähendamise kohta. Vaatamata sellele, et ettepanek on esitatud ajal, mil Euroopa autotööstuses valitseb 2008. aastal alanud turukriis, mille vaibumise märke ei ole näha, tuues teravalt päevakorrale Euroopa tehaste tootmise ülevõimsuse probleemi.

1.2 EMSK pooldab ka ettepaneku ambitsioonikaid eesmärke, mis komisjoni arvates vähendavad sõidukite mürasaastet ligikaudu 25 %. Liikluse tohutu kasv eelkõige viimasel kahekümnel aastal nõuab sekkumismeetmeid kodanike tervise ja heaolu kaitsmiseks.

1.3 EMSK märgib siiski, et ka kõnealuses küsimuses puudub probleemi terviklik käsitus, mis hõlmaks teiste asjaomaste sektorite meetmeid ning mis oleks võimaldanud müra veelgi tõhusamalt vähendada, mida kodanikel oleks olnud lihtsam mõista ning mis oleks kahtlemata taganud parema kulude ja tulude suhte.

1.4 EMSK väljendab suuri kahtlusi seoses asjaoluga, et uued piirnormid kehtestatakse 1985. aastast pärineva sõidukite klassifikatsiooni alusel, milles seega ei võeta arvesse edasiarengut turul, kus on nüüd palju rohkem ja väga erinevaid mudeleid erinevaks otstarbeks. Klassifikatsiooni tuleb lisada uued klassid nende eripäradele kohandatud piirnormidega.

1.5 EMSK on lõpuks seisukohal, et ettepanekus ei võeta asjakohaselt arvesse aega, mis on vajalik sõidukite vastavusse

viimiseks mürataseme piirnormidega. Autotootjad peavad kohe kogu sõidukiehituse läbi vaatama, püüdes leida raskesti saavutatavat kompromisslahendust müra vähendamise ja teiste juba kehtivate ohutus-, tarbimis-, heite- ja muude nõuete täitmise vahel.

1.6 Kõnealuses kontekstis loodab EMSK, et ettepanekus välja pakutud ajakava vaadatakse läbi, jättes sellest välja esimese etapi (kaks aastat pärast määruse heakskiitmist), kuna see toob endaga kaasa suuremaid kulusid uute tüübikinnitusete saamiseks ja muud kulusid. Ajakava raames tuleks otseselt keskenduda, parema kulude ja tulude suhtega, sobiva teostusajaga (*lead time*)⁽¹⁾ lõpptulemusele, mis peaks uute tüübikinnitusete puhul olema seega seitse aastat (viie asemel) ja uute registreerimiste puhul üheksa aastat (seitsme asemel).

2. Sissejuhatus ja õiguslik keskkond

2.1 Müra, mida tavaliselt määratletakse kui „soovimatut heli” või „ebameeldivat ja häirivat kuulmisaistingut”, on üks peamisi elukvaliteedi halvenemise põhjuseid linnades, võimalike kahjulike, ka tõsiste tagajärgedega linnaelanike tervisele⁽²⁾.

2.2 Keskkonnamüra või mürasaastet mõõdetakse – teadagi – detsibellides A-skaalal (dB(A)) ning inimesele tajutavad helid jäävad vahemikku 0 dB(A) kuni 140 dB(A), milles valulävi on kindlaks määratud 120 dB(A) juures. Vastavalt Maailma Terviseorganisatsioonile on maksimaalne müratase väljaspool „kinniseid tsoone” (majad, kontorid) kuni 55 dB(A), aga Euroopa Keskkonnaamet on seisukohal, et linnapiirkondades puutub pool elanikest kokku kõrgema müratasemega. Võrdluseks võib

⁽¹⁾ *Lead time* (teostusaeg) – tööstusele vajalik aeg, et juurutada uusi nõudeid, mis eeldavad struktuurilisi töid sõidukil.

⁽²⁾ ELT C 317, 23.12.2009, lk 22.

nimetada, et elamurajooni teel on müratase 50 dB(A), reaktiivmootori müra on 120 dB(A), kiirrongil 100 dB(A), sõiduautul kuni 74 dB(A), aga tiheda liiklusega autoteel ulatub müra 80 dB(A) tasemele.

2.3 Konkreetset juhul tähendab see, et inimeste kokkupuute jaoks liiklusrumaga, leidub erinevaid meetmeid olukorra parandamiseks, kuid esimene on kindlasti müra vähendamine selle tekkekohal, see tähendab üksikute sõidukite mürataseme alandamist.

2.4 Neljarattaliste mootorsõidukite mürataset reguleerib direktiiv 70/157/EMÜ, milles kehtestati juba 1970. aastal katsetamiskord ja müra piirnormid sõidukitele tüübikinnituse andmiseks. Aastate jooksul on alusdirektiivi tehtud palju muudatusi, alandades keskkonnmüra vähendamiseks mürataseme piirnorme. Viimane muudatus tehti 1996. aastal, mil kehtestati autode piirnormiks 74 dB(A) ja raskemate kaubaveokite piirnormiks 80 dB(A).

2.5 Selle pika protsessi tulemusel on saadud märkimisväärsed tulemused, muuhulgas on sõiduautode müratase vähenenud 85 % võrreldes 1970. aasta direktiivis kehtestatud piirnormidega (– 8 dB(A)) ja üle 90 % raskeveokite puhul (– 11 dB(A)).

Mürasaaste vähenemine ei ole siiski proportsionaalne uute piirnormidega mitmetel põhjustel, eelkõige suurenenud liikluse tõttu, mis on 1970. aastatest tänaseni kolmekordistunud. Liikluse suurenemise tõttu on hakatud küsimuse alla seadma ka nende katsetamismeetodite kehtivust, mida on praeguseni kasutatud eelkõige sõiduautode mürataseme mõõtmiseks.

2.6 Selleks on ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) ⁽³⁾ müra tööriühm välja töötanud uue katsemeetodi, mis avaldati 2007. aastal ja mida on viimasel kolmel aastal jälgitud paralleelselt olemasoleva meetodiga. See on võimaldanud koostada nii praeguse meetodiga (A) kui ka uue meetodiga (B) saadud katsetulemuste andmebaasi ning arvestada välja mõlema meetodiga saadud tulemuste erinevused.

2.7 Euroopa Komisjon tegi seega Hollandi uurimiskeskusele TNO ülesandeks võrrelda neid kahte katsemeetodit Töö viidi lõpule 2011. aasta märtsis, kui TNO esitas komisjonile aruande „VENOLIVA” (Vehicle noise limit values – sõidukimüra piirnormid). Käesolevas arvamuses käsitletav määruse ettepanek põhineb suures osas kõnealusel aruandel.

2.8 Sõiduautode osas viis TNO 653 sõidukil läbi kontrollid, mis näitasid, et keskmine erinevus katse B ja katse A vahel on – 2,1 dB(A). Konkreetset näitavad tulemused, et 90 % kontrollitud autodest oli juba alla ettenähtud 74 dB(A) piirnormi, samas kui kommertsraskeveokitel oli katsemeetodi B kasutamisel raskusi praegustesse piirnormidesse jäämisega.

3. Euroopa Komisjoni ettepanek

3.1 Eelpool öeldut arvestades on komisjonil kavas 1970. aasta direktiiv ja selle hilisemad muudatused kehtetuks tunnistada, tehes ettepaneku võtta vastu määrus, milles nähakse kehtivate õigusaktidega võrreldes ette neli uut nõuet:

— uued katseprotokollid;

— uued piirnormid;

— mürataset käsitlevad lisasätted;

— elektri- ja hübriidelektrisõidukite minimaalne müratase.

3.1.1 Uued katseprotokollid. Nagu sissejuhatuses juba mainitud, on uue meetodiga (B) saadud tulemused sõidukikategooriate kaupa kuni 2 dB(A) madalamad kui meetodiga (A) saadud tulemused ligi 90 %-l tehtud katsetest. See asjaolu veenis komisjoni kehtestama algseks piirnormiks mitte enam 74 dB(A) nagu praeguses õigusaktis, vaid 72 dB(A).

3.1.2 Uued piirnormid kahes etapis. Esimeses etapis (kaks aastat pärast määruse avaldamist) vähendatakse piirnorme reisirajateveo kergsõidukite tüübikinnituse saamiseks 2 dB(A) võrra ja kaubaveo raskeveokite puhul 1 dB(A) võrra. Teises etapis (viis aastat pärast avaldamist) nähakse ette täiendav vähendamine 2 dB(A) võrra nii kerg- kui ka raskesõidukite puhul. Seitse aastat pärast määruse avaldamist peavad kõik sõidukid vastama uutele piirnormidele, et neid oleks võimalik registreerida ja müüa.

3.1.3 Mürataset käsitlevad lisasätted. Uut katsemeetodit (B) loetakse realistlikuks normaalses liiklustingimustes, aga see võib komisjoni hinnangul olla vähem usaldusväärne väga intensiivse liikluse korral. Seetõttu soovib komisjon kehtestada täiendavad sätted katsetamise kohta lisaks sätetele, mida kasutati eelpool nimetatud kolmeaastaselt jälgimisperioodil (katsetamine stabiilse kiirendusega 2,0 m/s²). Sellele lisandub ASEP-katse (maksimaalne kiirendus 3,0 m/s²), et lähendada tüübikinnitust tuvastatud müra tegelikule müratasemele tiheda liiklusega autoteel.

3.1.4 Elektri- ja hübriidelektrisõidukite minimaalne müratase. Nende sõidukite minimaalne helitase vähesel kiirusel võib kujutada ohtu vaegnägijatele ja mitte ainult neile, sest puudub sõiduki lähenemisest teavitav helimärguanne. Seetõttu teeb komisjon ettepaneku, ilma seaduslike kohustusteta autotootjatele, paigaldada helisüsteem (Acoustic Vehicle Alerting System – sõiduki helihoiatussüsteem) nendele sõidukitele ning kehtestab kõnealusele süsteemile teatud nõuded.

⁽³⁾ United Nations Economic Commission for Europe (ÜRO Euroopa Majanduskomisjon, Genf, www.unece.org).

4. Üldmärkused

4.1 EMSK hindab ja jagab komisjoni algatust koostada määruse ettepanek, et ajakohastada mootorsõidukite mürata-
seme piirnormid, arvestades juba mainitud liikluse suurenemist
Euroopas, eelkõige suuremates asustatud punktides.

4.2 EMSK avaldab siiski kahetsust, et probleemi ei ole
uuritud sellise tervikliku käsitlusviisi arendamise eesmärgil, mis
peaks olema kõikide Euroopa õigusmeetmete juhtpõhimõtteks
nii selles kui ka teistes sektorites ning mis käesoleval juhul
annaks kiiremaid, olulisemaid ja seega ka kodanikele tajutava-
maid tulemusi, parema kulude ja tulude suhtega.

4.3 Uutele sõidukitele kavandatud müra vähendamise
nõuded tooksid kasu alles keskpikas ja pikas perspektiivis, kui
sõidukipargi uuendamine on lõpule viidud. Seevastu oleks
võimalik müra vähendada veelgi suuremal määral, vaadates üle
teepinna, kohalike taristute kvaliteedi ja kasutades liikluse arukat
haldamist ning viies läbi liiklevate sõidukite regulaarsemaid ja
hoolikamaid kontrolle. Adekvaatse teehoolduse tulemusel saab
müra vähendada veel 5 dB(A) ning spetsiaalse asfaldi kasutami-
sega saaks sõiduteel liikluse müra vähendada kuni 10 dB(A) võrra.
Samuti saaks müra vähendada liiklusummikute kaotamisega
ümbersõiduteede, eesõigusega sõiduradade, arukate transpordi-
süsteemide jms rajamisega. Seejuures ei maksa unustada seda,
kui oluline on teavitada sõidukijuhte, kes on sageli vastutavad
oma liiklusvahendi liigse müra eest.

4.4 Samuti ei tohi unustada, et vaatamata sellele, kui palju
oleks tehniliselt võimalik sõidukimüra vähendada (mootor, õhu
sissevõtt, heitgaasisüsteem jne) ei ole võimalik saavutada rehvide
veeremisest teekattel tekkiva müra tasemest madalamat mürata-
set. See kehtib ka elektri- ja hübriidelektrisõidukite kohta, mis
on kindlasti vaiksed madala pöörlemiskiiruse juures, isegi sel
määral, et komisjon tegi ettepaneku varustada need sõidukid
sõiduki helihoiatussüsteemiga. Nimelt näitas kuuel praegu
turul oleval elektri- ja hübriidelektrisõiduki eri mudelil läbi
viidud kontroll⁽⁴⁾, et suuremal kiirusel (50 km/h) oli nende
sõidukite keskmine müratase 68,3 dB(A) – seega kõrgem kui
68 dB(A), mida oodatakse uues määruuses sisepõlemismootoriga
autodelt.

4.5 Kavandatud määruse sisu suhtes on komiteel siiski
mõned küsimused ja kahtlused, mida võiks arutada Euroopa
Parlamendis ja nõukogus toimuva arutelu käigus.

4.6 Esimene küsimus puudutab sõidukite „**kategooriatesse
jaotamist**” müra vähendamise eesmärgil. Ettenähtud klassid on
„ajaloolised”, pärinedes aastast 1985. Ei ole arvestatud turu
edasiarenguga, mis on toonud endaga kaasa erinevaks otstarbeks

mõeldud mudelite mitmekesisuse. Üksikasjadesse laskumata
leiab komitee, et kategooriad tuleks läbi vaadata ja lisada uued
alakategooriad, mõistagi nende eripärale kohandatud piirnormi-
dega, et saada parem ülevaade sõidukiparkide praegusest ja tule-
vasest olukorrast. Kui tuua vaid mõni näide, siis M3-alakategoo-
rias ei eristata linna- ja turismibusse.

Veelgi kriitilisem on olukord seoses suure võimsusega sõidu-
autode ehk sportautodega. Tegemist on väikest turgu hõlmava
sektoriga, kus Euroopa autotööstus omab maailma tasemel
kompetentsi, kust innovatsioon jõuab ka masstoodangu autode
arendusse. Kui M1-alakategooriat (sõiduautod) läbi ei vaadata on
väga raske jätkata selliste autode tootmist ja seega ka müümist,
sest nende mürataset tuleks vähendada 6/7 dB(A) võrra ainult
viie aastaga.

4.7 Teine komiteele kõige enam nõutust tekitav aspekt on
komisjoni poolt ette nähtud ajakava, millega püütakse viimastel
aastatel tegemata jäänud ajakohastamist tasa teha, arvestamata
seejuures piisavalt autotootjatele vajalikku **teostusaega** (*lead
time*).

4.7.1 Müra vähendamine esimeses etapis 2 dB(A) võrra
kõikide kergsõidukite puhul ja 1 dB(A) võrra raskeveokite puhul,
eeldab sõiduki ehituse muutmist, mis nõuab tööstuselt suuri
panuseid, et vähendada müra, tagades kinnipidamise teistest
juba kehtivatest nõuetest (ohutus, heitkogused, kütusekulu jne).
Näiteks tuleb vajalike meetmete võtmiseks suurendada sõidukite
massi, mis on kohati väga suur (suureneb heitgaasisüsteemi
maht, lisanduvad heliisolatsioonivahendid ja -materjalid), mis
väljendub suuremas kütusekulus ja seega saastavate heitkoguste
mahus. Vaja on endale aru anda, et igasugused meetmed selles
valdkonnas hõlmavad sõidukit tervikuna kõikides aspektides,
mida peetakse välismüra allikateks. Nimelt ei ole võimalik tule-
musi saada lihtsalt üksikute seadmete paigaldamise abil.

4.7.2 Rehvide veeremismüra vähendamise eelised, vastavalt
määruses 661/2009 sätestatule, ei aita samuti kaasa oodatud
tulemuste saavutamisele esimeses etapis (nagu väidavad mõned,
vähemalt kategooriate M1 ja N1 puhul). Sellised rehvid on turul
juba saadaval ja muutuvad uute sõidukite jaoks kohustuslikuks
alates 2013. aasta novembrist. Siiski on nende keskmine kasu
müra vähendamise osas hinnanguliselt 0,5 dB(A) aastaks 2016.

4.7.3 Sõidukid tuleb seega uuesti läbi mõelda, uuesti projek-
teerida ja konstrueerida. Terve sõiduki ümberprojekteerimine
nõuab kergsõidukite puhul, tüübist olenevalt, 5–7 aastat ja
raskeveokite puhul kuni 10 aastat, kuna sõidukitele on vajalik
saada uus tüübikinnitus.

⁽⁴⁾ Allikas: ACEA (Euroopa Autotootjate Ühendus).

4.8 Eelpool öeldut arvestades tekib komiteel küsimus, kas ei tuleks üle vaadata ajakava ja teostusviisid, et saavutada müra soovitud vähendamist. Seda oleks võimalik teha esimese etapi ärajätmisega, mis tähendab suuremaid kulusid uute tüübikinnitusute saamiseks ja muid kulusid, keskendudes otse lõpptulemusele (parema kulude ja tulude suhtega), nähes ette alakategooriate läbivaatamise, vähemalt probleemsematel juhtudel, ja kehtestades sobivama teostusaja, mis uute tüübikinnitusute puhul on seitse aastat ja uute registreerimiste puhul üheksa aastat.

4.9 See aspekt tooks siiski kaasa oluliselt suurenevaid investeeringuid ajal, mil peaaegu kõik Euroopa autotootjad seisavad silmitsi 2008. aastal alanud turukriisiga, mis näib üha süvenevat. Nende investeeritudega seonduvad kulud jääksid paratamatult tarbija kanda, mis võib sõidukipargi uuendamist veelgi aeglustada, eelkõige kaubaveoks mõeldud raskeveokite puhul, asjaolu, mis tervikuna kahjustaks uues määruses seatud eesmärki.

Brüssel, 25. aprill 2012

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president

Staffan NILSSON
