

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gépjárművek zajszintjéről

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

(2012/C 191/14)

Önálló előadó: **Virgilio RANOCCHIARI**

2012. január 19-én az Európai Tanács, valamint 2011. december 15-én az Európai Parlament úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 114. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a gépjárművek zajszintjéről

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

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció ... -án/-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2012. április 25–26-án tartott, 480. plenáris ülésén (az április 25-i ülésnapon) 106 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság arra irányuló kezdeményezését, hogy csökkentse a gépjárművek zajkibocsátásának határértékeit. Teszi ezt annak ellenére, hogy a javaslat az európai autóipar 2008 óta tartó és enyhülést nem mutató piaci válságának időszakában született, felvetve az európai termelő létesítmények többletkapacitásának komoly problémáját.

1.2 Az EGSZB egyetért a javaslat ambiciózus célkitűzéseivel is, amelyek az Európai Bizottság szerint a gépjárművek zajszennyezését összesen kb. 25 %-kal csökkentenék. A polgárok egészségének és jólétének védelmét szolgáló fellépést különösen az elmúlt két évtizedben bekövetkezett óriási forgalomnövekedés tette szükségessé.

1.3 Az EGSZB mindazonáltal elismeri, hogy ez esetben is hiányzik a probléma átfogó megközelítése, amely más, kapcsolódó területeken végrehajtott beavatkozásokkal együtt hatékonyabban és ezáltal a polgárok számára is észlelhetőbb módon csökkentené a zajszintet, kétségtelül jobb költséghatékonyság mellett.

1.4 Az EGSZB ezenkívül komoly aggodalmát fejezi ki azzal kapcsolatban is, hogy az új határértékeket az 1985-ben meghatározott járműkategóriák alapján alkalmazzák, amelyek következképpen nem veszik figyelembe a piac fejlődését, a modellek megsokszorozódását és diverzifikációját, valamint megváltozott használatát. Ezért új kategóriákat kell létrehozni az új specifikációknak megfelelő határértékekkel.

1.5 Az EGSZB úgy véli továbbá, hogy a zajkibocsátás határértékeinek kiigazítását szolgáló intézkedések megvalósításához a

javaslat nem számol kellő idővel. A gyártóknak azonnal felül kell vizsgálniuk a gépjárművek teljes konstrukcióját, hogy megtalálják a megfelelő, nem egyszerű kompromisszumot a zajcsökkentés és a többi, már érvényben lévő, biztonságra, fogyasztásra, károsanyag-kibocsátásra stb. vonatkozó előírás között.

1.6 Ebből kifolyólag az EGSZB kéri a javasolt ütemterv felülvizsgálatát, amely az újbóli típus-jóváhagyási és egyéb eljárások miatt többletköltséget jelentő első ütemet (a rendelet jóváhagyása után két évvel) eltörölné, és jobb költséghatékonyságot kínálva közvetlenül a végeredményre összpontosítana, mindezt megfelelő *átfutási időt* (lead time)⁽¹⁾ biztosítva, amely az új típusjóváhagyások esetében öt év helyett hét év, az új regisztrációk esetében pedig hét év helyett kilenc év lenne.

2. Bevezetés és jogszabályi keret

2.1 A zaj, vagyis a „nem kívánt hang” vagy „kellemetlen és idegesítő hanghatás” a nagyvárosi életminőség romlásának egyik fő okozója, amely káros, sőt súlyos hatást is gyakorolhat a polgárok egészségi állapotára⁽²⁾.

2.2 A környezeti zaj vagy zajszennyezés mértékét, mint ismeretes, „A” súlyozású decibelben (dB(A)) kell megadni. Az ember által észlelt hangok 0 és 140 dB(A) között mozognak, míg a fájdalomküszöb 120 dB(A). Az Egészségügyi Világszervezet a „zárt övezeteken” (lakások, irodák) kívüli maximális zajszintet 55 dB(A) értékben szeretné meghatározni, de az Európai Környezetvédelmi Ügynökség úgy véli, hogy a városi területeken a lakosság fele ennél magasabb zajszintnek

⁽¹⁾ *Átfutási idő* (lead time): Az az idő, amely alatt az iparág eleget tud tenni a gépjárművek szerkezetére vonatkozó új követelményeknek.

⁽²⁾ HL C 317., 2009.12.23. 22. o.

van kitéve. A konkrét értékeléskor nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy egy lakóövezetben 50 dB(A) zajszint mérhető, egy sugármeghajtású repülőgép zajkibocsátása 120 dB(A), egy gyorsvonaté 100 dB(A), egy személyautóé legfeljebb 74 dB(A) lehet, míg egy forgalmas utca zajszintje elérheti a 80 dB(A) értéket is.

2.3 Amikor az emberek közlekedési zajnak vannak kitéve, a helyzet sokféle intézkedéssel javítható, melyek közül természetesen a zaj forrásának korlátozása, vagyis az egyes járművek zajkibocsátására vonatkozó határértékek csökkentése az elsődleges.

2.4 A négykerekű gépjárművek zajszintje a 70/157/EGK irányelv hatálya alá tartozik, amely 1970 óta írja elő a járművek típusjóváhagyásához szükséges vizsgálati eljárásokat és zajkibocsátási határértékeket. Az évek során az alapirányelv számos módosításon esett át, amelyek mind a zajkibocsátás határértékeinek csökkentését irányozták elő a környezeti zaj csökkentése céljából. Legutóbb 1996-ban határoztak meg új értékeket, amelyek szerint a személygépjárművek zajszintje legfeljebb 74 dB(A), míg a nehéz tehergépjárművéké 80 dB(A) lehet.

2.5 E hosszú folyamat során jelentős eredményeket sikerült elérni a zajcsökkentés határértékeinek tekintetében: az 1970-es irányelvben rögzített határértékekhez képest a személygépjárműveknél 85 %-ra (-8 dB(A)) való csökkentés, míg a tehergépjárműveknél több mint 90 %-ra (-11 dB(A)) való csökkentés történt.

Mindazonáltal a zajártalom számos ok miatt nem csökkent az új határértékekkel arányosan: mindenekelőtt amiatt, hogy a közúti forgalom a 70-es évektől napjainkig megháromszorozódott. A forgalom ily mértékű növekedésének fényében az eddig elsősorban a személygépkocsik zajkibocsátásának mérése terén alkalmazott vizsgálati eljárások jelenlegi érvényessége is megkérdőjeleződött.

2.6 Az UNECE munkacsoportja ezért új vizsgálati módszert dolgozott ki, amelyet 2007-ben nyilvánosságra hozott, az elmúlt három évben pedig a meglévővel együtt tesztelt⁽³⁾. Ez lehetővé tette egy olyan adatbázis kidolgozását, amely amellelt, hogy mindkét vizsgálati eljárás eredményeit tartalmazza, a jelenlegi (A) és az új (B) módszer közötti különbségeket is számszerűsíti.

2.7 Az Európai Bizottság ezért felkérte a holland TNO kutatóintézetet a két módszer összehasonlítására. A vizsgálat 2011 márciusában fejeződött be, amikor a TNO elküldte az Európai Bizottságnak VENOLIVA (Vehicle Noise Limit Value) című jelentését. E vélemény tárgyát képező rendeletjavaslatot főleg ez a jelentés ihlette.

2.8 A TNO 653 gépjárművön végzett vizsgálatokat, amelyek 2,1 dB(A) különbséget tártak fel a B- és az A-tesztek eredményei között. A vizsgált autók 90 %-a már az előírt 74 dB(A) határérték alatt volt, míg a nehéz tehergépjárművek a B teszt alkalmazásával épphogy megfeleltek a jelenlegi határértékeknek.

⁽³⁾ Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága, Genf (UNECE; www.unece.org).

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A fentiek fényében az Európai Bizottság szándéka az, hogy hatályon kívül helyezze az 1970-es irányelvet és annak módosításait, és javaslatot tegyen egy új rendeletre, amely a jelenlegi jogszabályokhoz képest négy új követelményt támaszt:

— új vizsgálati protokollok,

— új határértékek,

— kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések,

— az elektromos és hibrid elektromos járművek minimális zajszintje.

3.1.1 **Új vizsgálati protokollok.** A bevezetőben már említették szerint az új módszerrel (B) végzett vizsgálat járműkategóriától függően az elvégzett vizsgálatok kb. 90 %-ában a régi módszer (A) eredményeinél akár 2 dB(A) értékkel alacsonyabb eredményt mutatott. Ez meggyőzte az Európai Bizottságot arról, hogy ezentúl ne a jelenlegi jogszabályban rögzített 74 dB(A), hanem 72 dB(A) legyen a kezdő határérték.

3.1.2 **Új határértékek két ütemben.** Az első ütemben (a rendelet kihirdetése után két évvel) a könnyű személyszállító gépjárművek jóváhagyásához szükséges határértéket 2 dB(A) értékkel csökkentik, míg a nehéz tehergépjárművéké 1 dB(A) értékkel. A második ütemben (a kihirdetés után öt évvel) mind a könnyű haszongépjárművek, mind a nehéz tehergépjárművek esetében további 2 dB(A) értékkel történő csökkentés várható. A kihirdetés után hét évvel minden nyilvántartásba vett és értékesített járműnek az új határértékeknek kell megfelelnie.

3.1.3 **Kiegészítő zajkibocsátási rendelkezések (ASEP).** Az új vizsgálati módszer (B) normál forgalmi viszonyok között életszerűen tekinthető, viszont az Európai Bizottság véleménye szerint sűrű forgalmi viszonyok esetén kevésbé megbízható. Az Európai Bizottság ezért a már korábban említett hároméves megfigyelési időszakban alkalmazott intézkedések (teszt 2 m/s² sebességű állandó gyorsulással) mellett kiegészítő vizsgálati rendelkezések bevezetését tervezi. Ezt egészíti még ki az ASEP-teszt (3 m/s² maximális gyorsulás), hogy a típusjóváhagyáskor mért kibocsátás megközelítse a valós, vagyis közúton, élénk forgalomban mérhető eredményeket.

3.1.4 **Az elektromos és hibrid elektromos járművek minimális zajszintje.** Az ilyen járművek alacsony sebességnél tapasztalható csendessége a látássérültek számára – és nem csak nekik – veszélyt jelenthet, mivel nem jelzi hang a közeledésüket. Az Európai Bizottság ezért minden jogszabályi kötelezettség nélkül azt javasolja a gyártóknak, hogy járműveiket szereljék fel a közeledésükre figyelmeztető hangjelző, úgynevezett AVAS-rendszerrel (Acoustic Vehicle Alerting System), amely a követelmények között egyébként is szerepel.

4. Általános észrevételek

4.1 Az EGSZB nagyra értékeli és támogatja az Európai Bizottság azon kezdeményezését, hogy rendelettel korszerűsítse a gépjárművek zajkibocsátási határértékeit, figyelembe véve a forgalom növekedését Európában, különösen a nagyobb lakóövezetekben.

4.2 Az EGSZB mindazonáltal sajnálja, hogy a problémát nem átfogó szemlélettel közelítik meg; ennek az elvnek kellene ugyanis érvényesülnie minden európai jogalkotási tevékenységben, így a többihez hasonlóan ebben az ágazatban is, mivel ez adott esetben sokkal gyorsabb és jelentősebb, ezáltal a polgárok számára is nyilvánvalóbb eredményeket hozna, jobb költség-haszon aránnyal.

4.3 Mivel az új járművekre vonatkoznak, a most javasolt csökkentések előnyei csak közép- és hosszú távon, a jelenlegi járműpark megújításának lezárultával lesznek érezhetőek. Az útburkolatokra és a helyi infrastruktúrára vonatkozó intézkedésekkel, intelligens közlekedésszervezéssel és a forgalomban lévő járművek rendszeresebb és alaposabb ellenőrzésével sokkal jelentősebb csökkenést lehetne elérni. Az utak megfelelő karbantartása több mint 5 dB(A) értékkel, míg a speciális aszfalt használata akár 10 dB(A) értékkel is csökkenthetné a közúti közlekedés zaját. Emellett hasonló mértékű csökkenést lehetne elérni a közlekedés „dugómentesítésével”, elkerülő útszakaszok, szervizutak, intelligens közlekedési rendszerek (ITS) stb. létrehozásával is. Ezenkívül a gépjárművezetők képzésének fontosságáról sem szabad megfeledkezni, mivel sok esetben elsősorban a vezető tehető felelőssé járművének túlzott zajáért.

4.4 Végül azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy amennyire műszakilag csökkenthető egy jármű zaja (motor, szívás, kipufogás stb.), olyannyira nem kiküszöbölhető a gumiabroncsok úton való gördülésének zaja. Ugyanez vonatkozik az elektromos és hibrid elektromos autók alacsony sebességnél határozottan csendesebb üzemmódjára is, amelyre vonatkozóan az Európai Bizottság előírja az AVAS-rendszerek felszerelését. A jelenleg a piacon kapható hat különböző elektromos, illetve hibrid elektromos járművön⁽⁴⁾ végzett vizsgálat azt mutatta, hogy nagy sebességű (50 km/h) haladásakor e járművek átlagos zajszintje 68,3 dB(A) volt, tehát meghaladta az új rendelet szerint a belső égésű motorral működő autóktól elvárt 68 dB(A) értéket.

4.5 Az EGSZB a javasolt rendelet tartalmával kapcsolatban felvet néhány kérdést és hangot ad bizonyos kételyeinek, amelyeket az európai parlamenti és a tanácsi vita során lehetne megoldani.

4.6 Az első kérdés a járművek zajcsökkentés céljából történő „osztályozására” vonatkozik. Az előírt osztályok az 1985-ig visszanyúló, úgynevezett „hagyományos” osztályok, amelyek figyelmen kívül hagyják a piac fejlődését, vagyis a modellek

megsokszorozódását és diverzifikációját, valamint megváltozott használatukat. A részletek taglalása nélkül az EGSZB úgy véli, hogy a kategóriák felülvizsgálata, valamint új kategóriák és természetesen az azok sajátosságait figyelembe vevő új határértékek meghatározása megfelelőbb módon osztályozná a jelenlegi és a jövőbeli járműparkot. Például az M3 busz kategória nem különbözteti meg a városi autóbusz és a turistabusz típusokat.

Még kritikusabb a helyzet a nagy teljesítményű, úgynevezett sportautók terén, amelyek a termelési mennyiség szempontjából piaci rést jelentenek, ugyanakkor világszerte az európai autóipar kiválóságainak számítanak, amelyek a szériagyártás fejlődésére is innovatívan hatnak. Az M1 kategória újradefiniálásának hiányában az ilyen járművek gyártása és értékesítése nagyon nehéz lesz, mivel mindössze 5 év alatt 6–7 dB(A) értékkel kellene csökkenteni zajkibocsátási szintjüket.

4.7 Az EGSZB második, még fontosabb aggálya az Európai Bizottság által meghatározott ütemtervet érinti, amely az elmúlt években elmaradt korszerűsítést igyekszik pótolni, ugyanakkor nem veszi kellően figyelembe a gyártók számára szükséges **átfutási időt** (lead time).

4.7.1 Az első szakaszban a könnyű gépjárműveknél 2 dB(A) értékű, a nehéz tehergépjárműveknél 1 dB(A) értékű csökkentés miatt módosítani kell a járművek szerkezetét, ami óriási erőfeszítést jelent az ipar számára, mivel a zajcsökkentés biztosítása mellett a többi (biztonsági, károsanyag-kibocsátási, fogyasztási stb.) hatályos előírást is be kell tartani. Például a szükséges intézkedések a járművek már most is jelentős terhelésének növekedéséhez (a kipufogógáz mennyiségének növekedése, a védőburkolatok és hangelnyelő anyagok beépítése) vezetnek, amely a fogyasztás és következképpen a szennyezőanyag-kibocsátás szintjének emelkedésével jár. Azzal is tisztában kell lenni, hogy minden beavatkozás a jármű egészét érinti, az összes alkatrészt, amelyek külső zajforrásnak tekinthetők, következképpen nem lehet egyszerűen egy-egy eszköz beszerelésével eredményt elérni.

4.7.2 Az első fázisban várt eredményeket (a feltételezések szerint legalább az M1 és N1 kategóriában) nem szabad a gumiabroncsokról szóló 661/2009/EK rendelet által előírt zajcsökkentésből származó előnynek tulajdonítani. Ezek a gumiabroncsok valójában nagyrészt már a piacon vannak, és az új járművekhez 2013 novemberétől lesznek kötelezőek. Ugyanakkor az ebből adódó, mindössze 0,5 dB(A) zajcsökkenés csak 2016-ra várható.

4.7.3 A járműveket tehát újra kell gondolni, újra kell fejleszteni és újra kell építeni. Köztudott, hogy az újraépítés típusától függően különböző hosszúságú időt vehet igénybe: 5–7 évet a könnyű gépjárművek, és akár 10 évet a nehéz tehergépjárművek esetében; és az új típusjövahagyás még csak ezután következne.

⁽⁴⁾ Forrás: Az Európai Személygépkocsi-gyártók Szövetsége (ACEA).

4.8 A fentiekre való tekintettel az EGSZB felveti, hogy nem kellene-e átgondolni a kívánt zajcsökkentés megvalósításának időbeli kereteit és módját. Ennek érdekében el lehetne hagyni az új típus-jóváhagyási és egyéb eljárások miatt többletköltséget jelentő első fázist, és jobb költséghatékonysággal közvetlenül a végeredményre lehetne összpontosítani legalább a leginkább problémás alkategóriák felülvizsgálatával és megfelelőbb *átfutási idő* – az új típusjóváhagyásokra hét év, az új regisztrációkra kilenc év – biztosításával.

4.9 Valójában a folyamatos beruházásokra irányuló kötelezettségek rendkívül jelentősek lennének egy olyan időszakban, amikor 2008 óta minden európai gyártó egyre súlyosbodó piaci válsággal néz szembe. A beruházások költsége óhatatlanul a vásárlókat terhelné, ami azzal a kockázattal járna, hogy tovább lassulna a meglévő járműpark megújítása, különösen az áruszállító nehéz tehergépjárművek körében; mindez pedig hátráltatná az új rendelet célkitűzésének elérését.

Kelt Brüsszelben, 2012. április 25-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Staffan NILSSON
