

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių garso lygio

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

(2012/C 191/14)

Vienintelis pranešėjas **Virgilio RANOCCHIARI**

Taryba ir Europos Parlamentas, vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 straipsniu, atitinkamai 2012 m. sausio 19 d. ir 2011 m. gruodžio 15 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių garso lygio

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

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2012 m. balandžio 17 d. priėmė savo nuomonę.

480-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2012 m. balandžio 25–26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 106 nariams balsavus už ir 1 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK remia Komisijos iniciatyvą sumažinti variklinių transporto priemonių skleidžiamo garso ribines vertes, nepaisydamas to, kad pasiūlymas pateiktas laikotarpiu, kai Europos automobilių pramonė kovoja su 2008 m. prasidėjusia rinkos krize, kurios pabaigos ženklų dar nematyti, todėl iškyla labai opi Europos gamintojų pajėgumų pertekliaus problema.

1.2 EESRK remia ir pasiūlyme keliamus plataus užmojo tikslus, kurie, pasak Komisijos, padės bendrą transporto priemonių sukeltą akustinę taršą sumažinti apie 25 proc. Per pastaruosius dvidešimt metų labai suintensyvėjęs eismui, iš tiesų reikėjo imtis veiksmų piliečių sveikatai ir gerovei apsaugoti.

1.3 Tačiau EESRK pažymi, kad ir šiuo atveju trūksta visa apimančio požiūrio į problemą, kuris padėtų, numačius kituose susijusiuose sektoriuose taikytinas priemones, triukšmą mažinti dar veiksmingiau, tokiu būdu akivaizdžiau demonstruojant jų poveikį piliečiams ir užtikrinant neabejotinai geresnį išlaidų ir naudos santykį.

1.4 Vis dėlto EESRK trikdo tai, kad naujosios ribinės vertės taikomos transporto priemonių klasifikacijai, sudarytai dar 1985 m.; taigi neatsižvelgiama į rinkos pokyčius, modelių padaugėjimą ir jų paskirties įvairovę. Reikėtų nustatyti papildomas naujas transporto priemonių kategorijas ir jų specifiką atitinkančias ribines vertes.

1.5 Be to, EESRK mano, kad pasiūlyme deramai neatsižvelgiama į tai, kiek laiko prireiks pritaikyti transporto priemones prie nustatytų triukšmo apribojimų. Gamintojai privalės skubiai iš naujo įvertinti visą transporto priemonės struktūrą ir rasti

sunkų kompromisą tarp triukšmingumo mažinimo ir kitų nurodymų, kurių privaloma laikytis saugumo, degalų sąnaudų, taršos ir kitais požiūriais.

1.6 Dėl visų šių priežasčių EESRK pageidauja, kad siūlomas tvarkaraštis būtų pakeistas – būtų panaikintas pirmasis etapas (dveji metai nuo reglamento priėmimo), nes dėl jo padidėtų pakartotinio tipo patvirtinimo išlaidos, ir būtų tiesiogiai siekiama – esant geresniam išlaidų ir naudos santykiui – galutinio rezultato per tinkamai nustatytą pasirengimo laikotarpį (angl. *lead time*)⁽¹⁾, kuris turėtų trukti septynerius (o ne penkerius) metus tais atvejais, kai bus atliekamas naujas tipo patvirtinimas, ir devynerius (o ne septynerius) metus, kai bus atliekama nauja valstybinė registracija.

2. Įžanga ir teisėkūros aplinkybės

2.1 Triukšmas, paprastai apibrėžiamas kaip „nepageidaujamas garsas“ arba „nemalonus ir varginantis klausos pojūtis“, yra viena pagrindinių gyvenimo kokybės blogėjimo miestuose priežasčių, galinčių daryti kenksmingą, netgi pavojingą, poveikį piliečių sveikatai⁽²⁾.

2.2 Kaip žinoma, aplinkos triukšmas, arba akustinė tarša, matuojamas A svertinės skalės decibelais (dB(A)); žmogus gali girdėti nuo 0 dB(A) iki 140 dB(A) stiprumo garsus, o 120 dB(A) stiprumo garsas yra pripažintas skausmo slenkščiu. Pasaulio sveikatos organizacija reikalauja, kad maksimalus triukšmo lygis ne „uždarose zonose“ (namuose, įstaigose) būtų 55 dB(A); tačiau Europos aplinkos agentūra mano, kad daugiau kaip pusė miesto gyventojų gyvena didesnio triukšmo lygio sąlygomis.

⁽¹⁾ Angl. *lead time*: laikas, reikalingas pramonei prisitaikyti prie bet kokio naujo reikalavimo, dėl kurio turi būti keičiama transporto priemonės konstrukcija.

⁽²⁾ OL C 317, 2009 12 23, p. 22.

Norint triukšmą įvertinti konkrečiau, galima prisiminti, kad gyvenvietės kelyje triukšmo lygis siekia 50 dB(A), lėktuvas su reaktyviniu varikliu skleidžia 120 dB(A), greitasis traukinys – 100 dB(A), o automobilis – ne daugiau kaip 74 dB(A) stiprumo garsą, bet gana intensyvaus eismo gatvėje triukšmo lygis siekia 80 dB(A).

2.3 Šiuo konkrečiu atveju, t. y. nagrinėjant žmonių patiriamą eismo triukšmą, galima imtis įvairių priemonių padėčiai pagerinti, bet visų pirma bandoma sumažinti šaltinio skleidžiamą triukšmą, t. y. nustatyti mažesnes atskirų transporto priemonių skleidžiamo garso ribines vertes.

2.4 Keturračių variklinių transporto priemonių skleidžiamo garso lygis dar 1970 m. reglamentuotas Direktyva 70/157/EEB, kurioje nustatytos bandymo procedūros ir triukšmingumo ribinės vertės, taikomos tvirtinant transporto priemonės tipą. Bėgant metams bazinė direktyva ne kartą keista: siekiant sumažinti aplinkos triukšmą, keliamo triukšmo ribinės vertės buvo mažinamos iki pat 1996 m., kai buvo atliktas paskutinis pakeitimas ir nustatyta 74 dB(A) ribinė vertė automobiliams bei 80 dB(A) ribinė vertė sunkesniems kroviniams transporto priemonėms.

2.5 Per šį ilgą procesą pasiekta reikšmingų rezultatų: palyginti su 1970 m. direktyvoje nustatytais ribinėmis vertėmis, automobilių keliamas triukšmas sumažintas 85 proc. (– 8 dB(A)), o sunkvežimių – daugiau kaip 90 proc. (– 11 dB(A)).

Vis dėlto dėl tam tikrų priežasčių, visų pirma dėl to, kad kelių eismas nuo 8-ojo dešimtmečio iki mūsų dienų pasidarė triskart intensyvesnis, akustinė tarša nėra proporcinga naujosioms ribinėms vertėms. Eismui tapus intensyvesniam, keltas klausimas, ar iki šiol taikyti garso matavimo metodai vis dar tinkami, ypač automobilių keliamam triukšmui nustatyti.

2.6 Šiuo tikslu JT EEK⁽³⁾ Triukšmo darbo grupė parengė naują bandymo metodą, kuris paskelbtas 2007 m. ir pastaruosius trejus metus taikytas kartu su šiuo metu taikomu metodu, sykiu atliekant jo poveikio stebėseną. Tai padėjo sukurti pagal dabartinių (A) ir naujųjų (B) metodus atliktų bandymų duomenų banką ir apskaičiuoti abiem būdais gautų rezultatų skirtumus.

2.7 Paskui Europos Komisija pavedė Nyderlandų taikomųjų mokslinių tyrimų centrui (TNO) atlikti abiejų bandymo metodų palyginimą, kuris buvo baigtas 2011 m. kovo mėn., kai TNO pateikė Komisijai savo ataskaitą, pavadintą VENOLIVA (angl. *Vehicle noise limit values*, „Transporto priemonių triukšmo ribinės vertės“). Ja daugiausia pagrįstas šioje nuomonėje aptariamas reglamento pasiūlymas.

2.8 Tirdamas automobilius, TNO patikrino 653 transporto priemonės ir nustatė, kad pagal B ir A metodus gaunamų rezultatų vidutinis skirtumas yra – 2,1 dB(A). Vertinant konkrečiai, 90 proc. patikrintų automobilių skleidžia mažesnę nei 74 dB(A) ribinę vertę triukšmą, o sunkiasvorės krovininės transporto priemonės bandant B metodu vos neviršija dabartinių ribinių verčių.

⁽³⁾ Angl. *United Nations Economic Commission for Europe* (Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija, Ženeva, www.unece.org).

3. Europos Komisijos pasiūlymas

3.1 Atsižvelgdama į tai, kas pirmiau išdėstyta, Komisija ketina panaikinti 1970 m. direktyvą su paskesniais pakeitimais, ir siūlo reglamentą, kuriame numatyti keturi papildomi reikalavimai, netaikomi pagal šiuo metu galiojančius teisės aktus:

— nauji bandymo protokolai;

— naujos ribinės vertės;

— papildomos nuostatos dėl skleidžiamo triukšmo;

— mažiausias elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo lygis.

3.1.1 **Nauji bandymo protokolai.** Kaip jau priminėme įžangoje, pagal naująjį bandymo metodą (B) gauti rezultatai 90 proc. bandymo atvejų yra iki 2 dB(A) mažesni už gautuosius pagal senąjį metodą A. Tai įtikino Komisiją nustatyti nebe 74 dB(A) (kaip dabartiniuose teisės aktuose), o 72 dB(A) pradinę ribinę vertę.

3.1.2 **Naujos ribinės vertės dviem etapais.** Pirmuoju etapu (dvejus metus po reglamento paskelbimo) lengvųjų keleivinių transporto priemonių tipui patvirtinti taikomos ribinės vertės bus sumažintos 2 dB(A), o sunkiųjų krovinių – 1 dB(A). Antruoju etapu (penkerius metus po reglamento paskelbimo) ir lengvosios, ir sunkiosios transporto priemonės taikomos ribinės vertės būtų sumažintos dar 2 dB(A). Praėjus septyneriems metams nuo reglamento paskelbimo visos įregistruojamos ir parduodamos transporto priemonės turės atitikti naująsias ribines vertes.

3.1.3 **Papildomos nuostatos dėl skleidžiamo triukšmo.** Įprastomis eismo sąlygomis naujasis (B) skleidžiamo triukšmo bandymo metodas laikomas tinkamu taikyti, bet, pasak Komisijos, labai intensyvaus eismo sąlygomis jis gali būti mažiau patikimas. Todėl Komisija ketina įdiegti papildomas bandymo nuostatas, kurios bus taikomos pirmiau minėtų trejų metų stebėjimo laikotarpiu (bandymas naudojant pastovų $2,0 \text{ m/s}^2$ pagreitį). Dar bus atliktas ASEP bandymas (maksimalus pagreitis $3,0 \text{ m/s}^2$) siekiant, kad triukšmo, nustatomo tvirtinant tipą, vertė būtų kuo artimesnė tikrajai vertei, nustatamai keliuose gana didelio eismo intensyvumo sąlygomis.

3.1.4 **Mažiausias elektrinių ir elektrinių hibridinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo lygis.** Tokių greitųjų transporto priemonių tylumas gali būti pavojingas silpnaregiams ir ne tik jiems, nes nėra apie jų artėjimą išpėjančių garsų. Dėl to Komisija, nenustatydama teisinių prievolių transporto priemonių gamintojams, siūlo jose įrengti garsinę išpėjimo apie transporto priemonę sistemą (angl. *Acoustic Vehicle Alerting System*, AVAS) ir nurodo jai taikomus kriterijus.

4. Bendrosios pastabos

4.1 EESRK vertina ir remia Komisijos iniciatyvą reglamentu pakeisti variklinių transporto priemonių skleidžiamo triukšmo stiprumo ribines vertes atsižvelgiant į Europoje, ypač didžiosiose gyvenvietėse, suintensyvėjusį eismą.

4.2 Vis dėlto EESRK apgailestauja, kad problema nebuvo išnagrinėta taikant visa apimantį požiūrį, nors šiuo principu turėtų būti vadovujamasi atliekant visus ES teisėkūros darbus ir šiame, ir kituose sektoriuose, o šiuo konkrečiu atveju jis padėtų greičiau pasiekti geresnių, taigi ir piliečiams aiškesnių, rezultatų bei užtikrintų geresnį išlaidų ir naudos santykį.

4.3 Šiuo metu siūlomas naujoms transporto priemonėms taikytinas mažinimas naudos atneštų tikrai vidutiniu ar ilguoju laikotarpiu, t. y. atnaujinant automobilių parką. Kur kas labiau sumažinti triukšmą pavyktų tvarkant kelių paviršių, vietos infrastruktūrą, išmaniai valdant eismą ir reguliariau bei dėmesingiau tikrinant eksploatuojamas transporto priemones. Tinkamai prižiūrint kelius, kelių eismo sukeltą triukšmą galima sumažinti daugiau kaip 5 dB(A), o naudojant specialų asfaltą – iki 10 dB(A). Tiek pat triukšmą būtų galima sumažinti išsprendus transporto spūsčių problemą, o tam reikia tiesti aplinkkelius, įrengti pirmenybines eismo juostas, panaudoti intelektines transporto sistemas (ITS) ir pan. Negalima nekreipti dėmesio ir į kitą svarbų aspektą – vairuotojo išsiauklėjimą, nes jis neretai būna labiausiai atsakingas už savo transporto priemonės keliamą triukšmą.

4.4 Galiausiai negalima pamiršti, kad nors techniškai galima sumažinti automobilių variklių, įsiurbimo ir išmetimo sistemų ir pan. keliamą triukšmą, niekada nepavyks sumažinti triukšmo, kylančio dėl padangų riedėjimo keliu. Jį sukelia net ir elektriniai bei elektriniai hibridiniai automobiliai, kurie esant mažam variklio sukimosi dažniui rieda taip tyliai, jog Komisijai teko numatyti, kad tokiose transporto priemonėse turi būti įrengta AVAS sistema. Patikrinus šiuo metu rinkoje parduodamus šešių skirtingų modelių elektrinius ir hibridinius elektrinius lengvuosius automobilius⁽⁴⁾ paaiškėjo, kad, važiuodami gana nedideliu (50 km/h) greičiu, šie automobiliai sukeldavo vidutiniškai 68,3 dB(A) stiprumo triukšmą, taigi didesnį nei triukšmas, kurio pagal naująjį reglamentą tikimasi iš automobilių su vidaus degimo varikliais (68 dB(A))!

4.5 Vertinant siūlomo reglamento turinį, EESRK iškyla keli klausimai ir kelios gluminančios problemos, kurias būtų galima išspręsti per diskusijas Europos Parlamente ir Taryboje.

4.6 Pirmasis klausimas susijęs su transporto priemonių **skirtymu į kategorijas** triukšmo mažinimo požiūriu. Reglamente nurodomos „istorinės“, t. y. dar 1985 m. nustatytos, transporto priemonių klasės. Neatsižvelgta į rinkos raidą, t. y. į tai, kad

modelių padaugėjo, jie tapo įvairesni, o jų paskirtis – skirtingesnė. Nesigilindamas į detales, EESRK reiškia nuomonę, kad, pertvarkius kategorijas – įtraukus naujų pakategorių ir nustatčius jų specifiką geriau atitinkančias ribines vertes, būtų geriau apibrėžta esama ir būsima automobilių parko padėtis. Kaip pavyzdį galima paminėti M3 pakategorei priskiriamus miesto ir turistinius autobusus, o šių dviejų tipų autobusų skirtumai nenurodomi.

Dar kritiškesnė padėtis susidaro automobilių, kuriems būdingos aukšto lygio eksploataavimo charakteristikos, t. y. vadinamųjų sportinių automobilių, kategorijoje. Gamybos masto požiūriu tai yra nišinis sektorius. Tačiau jis atskleidžia Europos automobilių pramonės meistriškumą, o jame išbandomos inovacijos vėliau panaudojamos plėtojant masinę automobilių gamybą. Jeigu M1 (automobilių) pakategore nebūs iš naujo apibrėžta, bus labai sunku toliau gaminti ir parduoti šias transporto priemones, nes jų triukšmo lygis per vos penkerių metų laikotarpį turės būti sumažintas 6–7 dB(A).

4.7 Antroji, svarbesnė, EESRK susirūpinimą kelianti problema susijusi su Komisijos numatytais terminais: norėdama „kompensuoti“ direktyvos nekeitimą kelerius pastaruosius metus, ji tinkamai neatsižvelgia į tai, kad gamintojams **reikia laiko pasirengti pokyčiams**.

4.7.1 Norint pirmuoju etapu 2 dB(A) sumažinti lengvųjų transporto priemonių ir 1 dB(A) – sunkiųjų transporto priemonių keliamą triukšmą, turi būti iš dalies pakeista transporto priemonės konstrukcija, o tam reikia didžiulių pramonės pastangų, nes triukšmo lygis turi būti mažinamas sykiu užtikrinant, kad bus paisoma kitų galiojančių nurodymų (saugumo, taršos, degalų sąnaudų ir pan. srityse). Pvz., dėl būtinybės padidinti transporto priemonių svorį, kai kuriais atvejais – gana smarkiai (įrengiamas didesnis išmetimo vamzdis, naudojama daugiau apsaugos priemonių ir garsą sugeriančių medžiagų), padidėja degalų sąnaudos ir tarša. Reikia suvokti, kad kiekvienas veiksmas šioje srityje turi įtakos visoms transporto priemonės dalims, kurios laikomos išorės triukšmo šaltiniais. Tiesą sakant, negalima pasiekti rezultatų tiesiog pritaikius pavienius įrenginius.

4.7.2 Pirmuoju etapu laukiamų rezultatų nepadeda pasiekti ir (priešingai negu kai kas tvirtina, bent jau M1 ir N1 pakategore) nauda, kurią turėtų suteikti Reglamente Nr. 661/2009 dėl padangų numatytas triukšmo mažinimas. Iš tiesų daug tokių padangų jau parduodama rinkoje, o 2013 m. lapkričio mėn. jas bus privaloma montuoti naujose transporto priemonėse. Vis dėlto vidutinė nauda triukšmo mažinimui tesieks 0,5 dB(A), ir jos teks laukti iki 2016 m.

4.7.3 Taigi transporto priemonės turės būti iš naujo apgalvojamos, tobulinamos ir projektuojamos; aišku, kad visam lengvajam automobiliui perprojektuoti reikia 5–7 metų (laikas priklauso nuo tipo), o visai sunkiajai transporto priemonei – iki 10 metų, be to, pririekia ir naujo tipo patvirtinimo.

⁽⁴⁾ Šaltinis: ACEA (Europos automobilių gamintojų asociacija).

4.8 Atsižvelgdamas į tai, kas pirmiau išdėstyta, EESRK kelia klausimą, ar nederėtų persvarstyti pageidaujamo triukšmo mažinimo įgyvendinimo laikotarpio ir būdų. Tai būtų galima padaryti panaikinant pirmąjį etapą, nes dėl jo padidėtų pakartotinio tipo patvirtinimo išlaidos, tiesiogiai (esant geresniam išlaidų ir naudos santykiui) siekiant galutinio rezultato, persvarstant pakategores, bent jau sudėtingiausiais atvejais, bei nustatant tinkamesnį pasirengimo laikotarpį (angl. *lead time*), kuris turėtų trukti septynerius metus, kai bus atliekamas naujas tipo patvirtinimas, ir devynerius metus, kai bus atliekama nauja valstybinė registracija.

4.9 Tačiau bet koku atveju Europos gamintojai turėtų įsipareigoti laipsniškai investuoti didžiules sumas, nors šiuo metu beveik visi jie išgyvena 2008 m. prasidėjusią rinkos krizę, kuri, regis, tik smarkėja. Investicijos neišvengiamai gultų ant vartotojų pečių: gali būti, kad automobilių, ypač sunkiųjų krovininių transporto priemonių, parko atnaujinimas sulėtėtų, o tai tik trukdytų siekti naujajame reglamente užsibrėžto tikslo.

2012 m. balandžio 25 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*

Staffan NILSSON
