

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni”**

COM(2011) 856 final – 2011/0409 (COD)

(2012/C 191/14)

Vienīgais ziņotājs: **RANOCCHIARI kgs**

Padome 2012. gada 19. janvārī un Eiropas Parlaments 2011. gada 15. decembrī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni”

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

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2012. gada 17. aprīlī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 480. plenārajā sesijā, kas notika 2012. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 106 balsīm par un 1 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 EESK atbalsta Komisijas iniciatīvu atjaunināt un samazināt mehānisko transportlīdzekļu skaņas emisiju robežvērtības neraugoties uz to, ka šis priekšlikums ir izstrādāts laikā, kad Eiropas automobiļu rūpniecībā ir tirgus krīze, kas sākās 2008. gadā, un nešķiet, ka tā samazināsies, tādējādi pastiprinot problēmu, ka ražošanas iekārtas Eiropā rada ražošanas jaudas pārpalikumu.

1.2 EESK atbalsta arī priekšlikuma vērienīgos mērķus, kas pēc Komisijas domām kopumā par aptuveni 25 % samazinās transportlīdzekļu troksni. Milzīgā satiksmes pieauguma dēļ, kas īpaši novērots pēdējos divdesmit gados, bija nepieciešams izstrādāt pasākumus iedzīvotāju veselības aizsardzībai un labklājībai.

1.3 EESK tomēr atzīmē, ka arī šajā gadījumā trūkst vienotas pieejas problēmai, kas, ieviešot pasākumus arī citās saistītajās nozarēs, vēl efektīvāk samazinātu troksni un tādējādi radītu lielāku iedzīvotāju atsaucību un neapšaubāmi labāku izmaksu un ieguvumu attiecību.

1.4 EESK izsaka arī lielas bažas par to, ka jaunās robežvērtības tiek piemērotas, pamatojoties uz transportlīdzekļu klasifikāciju, kas izveidota 1985. gadā, un tādējādi nav ņemta vērā tirgus attīstība saistībā ar modeļu skaita palielināšanos un daudzveidību un to dažādie izmantošanas veidi. Būtu jāietver jaunas klases ar to īpašībām atbilstīgām robežvērtībām.

1.5 Visbeidzot EESK uzskata, ka priekšlikumā nav pietiekami ņemti vērā termiņi, kas vajadzīgi, lai veiktu nepieciešamos

pasākumus trokšņa robežvērtību piemērošanai. Ražotājiem nekavējoties ir jāpārskata visa transportlīdzekļa uzbūve, mēģinot sasniegt sarežģītu kompromisu starp trokšņa samazināšanu un citu spēkā esošo noteikumu ievērošanu drošības, patēriņa, emisiju u. c. jomās.

1.6 Visu šo iemeslu dēļ EESK cer, ka tiks pārskatīti ierosinātie termiņi, atceļot pirmo posmu (divi gadi pēc regulas apstiprināšanas), kas paaugstina atkārtotas tipa apstiprināšanas un citas izmaksas, koncentrējoties tieši uz atbilstīgu galīgo rezultātu ar labāku izmaksu un ieguvumu attiecību un *lead time* <sup>(1)</sup>, kam attiecīgi būtu jābūt septiņiem gadiem (5 gadu vietā) jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam un deviņiem gadiem (7 gadu vietā) jaunu transportlīdzekļu reģistrācijai.

## 2. Ieviešana un juridiskais konteksts

2.1 Troksnis, ko parasti dēvē par “nevēlama skaņu” vai “ausīm netīkamam un traucējošu sajūtu”, ir viens no galvenajiem dzīves kvalitātes pasliktināšanās iemesliem pilsētās ar iespējamu pat ļoti kaitīgu ietekmi uz iedzīvotāju veselību <sup>(2)</sup>.

2.2 Kā atzīmēts, fona troksni un akustiskā piesārņojuma troksni mēra A decibelos (dB(A)), un cilvēka uztvertās skaņas ir no 0 dB(A) līdz 140 dB(A) ar noteikto sāpju sliekšni, sākot no 120 dB(A). Pasaules Veselības organizācija ir noteikusi, ka maksimālais trokšņa līmenis ārpus “slēgtām zonām” (mājām, birojiem) nedrīkst pārsniegt 55 dB(A), bet Eiropas Vides aģentūra ir aprēķinājusi, ka puse no pilsētu teritoriju iedzīvotājiem ir

<sup>(1)</sup> *Lead time*: rūpniecības nozarei nepieciešamais laiks, lai ieviestu jebkādu jaunu prasību, kam vajadzīgi strukturāli pasākumi attiecībā uz transportlīdzekļiem.

<sup>(2)</sup> OV C 317, 23.12.2009., 22. lpp.

pakļauti augstākiem trokšņa līmeņiem. Konkrētam novērtējumam var atgādināt, ka uz dzīvojamā rajona ielas tiek reģistrēti 50 dB(A), lidmašīnas dzinējs rada 120 dB(A), ātrvilciens — 100 dB(A), automobilis — maksimums 74 dB(A), bet uz ielas ar pastāvīgu satiksmi trokšnis sasniedz 80 dB(A).

2.3 Konkrētajā gadījumā attiecībā uz cilvēku pakļaušanu satiksmes trokšnim pasākumi stāvokļa uzlabošanai var būt dažādi, bet pirmais noteikti būtu paša trokšņa samazināšana, tas ir, atsevišķu transportlīdzekļu radītās skaņas līmeņa robežvērtību samazināšana.

2.4 Četrriteņu mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni nosaka ar Direktīvu 70/157/EEK, ar kuru jau 1970. gadā tika noteiktas testa procedūras un trokšņu robežvērtības šo transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam. Gadu gaitā pamatdirektīvā ir ieviesti vairāki grozījumi, samazinot trokšņa emisijas robežvērtības, lai pazeminātu fona trokšņus. 1996. gadā tajā tika ieviesti pēdējie grozījumi, nosakot 74 dB(A) robežvērtību automobiļiem un 80 dB(A) — kravas transportlīdzekļiem.

2.5 Šis ilgais process ir devis nozīmīgus rezultātus, samazinot trokšņa emisijas attiecībā pret 1970. gada direktīvā noteiktajām robežvērtībām par 85 % automobiļiem (– 8 dB(A)) un par 90 % smagajiem transportlīdzekļiem (– 11 dB(A)).

Tomēr faktiski vidē radītais trokšnis daudzu iemeslu dēļ ir samazinājies ievērojami niecīgākā mērā, galvenokārt tāpēc, ka ceļu satiksme kopš septiņdesmitajiem gadiem ir trīskāršojusies. Šī satiksmes palielinājuma dēļ ir jāpārskata arī testa metožu atbilstība, kuras līdz šim tika izmantotas, lai mēritu trokšņa emisijas, galvenokārt attiecībā uz automobiļiem.

2.6 Šajā nolūkā ANO/EEK tehniskā grupa trokšņa jautājumos<sup>(3)</sup> ir izstrādājusi jaunu testa metodi, kas ir publicēta 2007. gadā un pēdējos trīs gados uzraudzīta vienlaicīgi ar pašreizējo metodi. Tas ir ļāvis izveidot datu bāzi ar testa rezultātiem, piemērojot gan pašreizējo metodi (A), gan jauno metodi (B) un nosakot arī atšķirību starp abu metožu pielietošanas rezultātiem.

2.7 Tāpēc Eiropas Komisija ir pieprasījusi Nīderlandes pētījumu centram TNO veikt abu metožu salīdzināšanu, kas tika pabeigta 2011. gada martā, kad TNO iesniedza Komisijai savu ziņojumu ar nosaukumu "VENOLIVA" ("Vehicle noise limit values" — "Transportlīdzekļu trokšņa emisijas robežvērtības"), kurš lielā mērā ir ietekmējis šajā atzinumā izskatīto regulas priekšlikumu.

2.8 Attiecībā uz automobiļiem TNO ir pārbaudījis 653 transportlīdzekļus, novērojot vidējo starpību 2,1 dB(A) starp B un A testu. Konkrēti 90 % pārbaudīto automobiļu skaņas līmenis jau bija zemāks par noteikto 74 dB(A) robežvērtību, bet smago transportlīdzekļu skaņas līmenis neiekļāvās pašreizējās robežvērtībās, izmantojot B testu.

<sup>(3)</sup> Apvienoto Nāciju Eiropas Ekonomikas komisija (Ženēva, [www.unece.org](http://www.unece.org)).

### 3. Eiropas Komisijas priekšlikums

3.1 Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija gatavojas atcelt 1970. gada direktīvu un tās turpmākos grozījumus, izstrādājot regulas priekšlikumu, kurā noteiktas četras jaunas prasības salīdzinājumā ar spēkā esošo tiesību aktu:

— jauni testa protokoli;

— jaunas robežvērtības;

— papildu noteikumi par skaņas emisijām;

— elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu minimālais trokšņa līmenis.

3.1.1 **Jauni testa protokoli.** Kā jau minēts ievaddaļā, ar jauno metodi (B) veiktajos testos iegūtie rezultāti atkarībā no transportlīdzekļa kategorijas 90 % gadījumu ir līdz 2 dB(A) zemāki par tiem, kas iegūti ar veco metodi (A). Tas ir pārliecinājis Komisiju noteikt sākotnējo robežvērtību 72 dB(A), nevis 74 dB(A), kā pašreizējā tiesību aktā.

3.1.2 **Jaunas robežvērtības divos posmos.** Pirmajā posmā (divus gadus pēc regulas publicēšanas) tipa apstiprinājuma robežvērtības vieglajiem transportlīdzekļiem tiks samazinātas par 2 dB(A) un smagajiem transportlīdzekļiem — par 1 dB(A). Otrajā posmā (piecus gadus pēc publicēšanas) paredzēta papildu samazināšana par 2 dB(A) gan vieglajiem, gan smagajiem transportlīdzekļiem. Septiņus gadus pēc publicēšanas transportlīdzekļus varēs pārdot un reģistrēt tikai tad, ja tie atbilst jaunajām robežvērtībām.

3.1.3 **Trokšņa emisijas papildu noteikumi (ASEP).** Jaunā testa metode (B) tiek uzskatīta par reālistisku parastas satiksmes apstākļos, bet Komisija uzskata, ka tā ir mazāk uzticama ļoti intensīvas satiksmes apstākļos. Tāpēc Komisija gatavojas ieviest papildu testa noteikumus tiem, kas tika izmantoti iepriekšminētajā trīs gadu uzraudzības periodā (tests ar stabilu paātrinājumu 2,0 m/s<sup>2</sup>). Tie tiks papildināti ar ASEP testu (maksimālais paātrinājums 3,0 m/s<sup>2</sup>), lai pietuvinātu apstiprināšanas laikā iegūtās emisijas reālajām emisijām uz ielas intensīvas satiksmes apstākļos.

3.1.4 **Elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu minimālais trokšņa līmenis.** Šādu transportlīdzekļu nedzirdamība, braucot ar mazu ātrumu, var būt bīstama ne tikai vājredzīgajiem, bet arī citiem, jo skaņa nebrīdina par transportlīdzekļa tuvošanos. Šajā saistībā Komisija, nenosakot juridisku pienākumu ražotājiem, iesaka uzstādīt šiem transportlīdzekļiem akustisko transportlīdzekļu brīdināšanas sistēmu (AVAS), attiecībā uz kuru ir noteiktas prasības.

#### 4. Vispārīgas piezīmes

4.1 EESK atzinīgi vērtē un atbalsta Komisijas iniciatīvu ar regulu atjaunināt mehānisko transportlīdzekļu trokšņa emisiju robežvērtības, ņemot vērā minēto satiksmes palielināšanos Eiropā, jo īpaši lielākajos apdzīvotajos centros.

4.2 EESK tomēr pauž nožēlu, ka problēma nav apskatīta, izmantojot integrētu pieeju, kam būtu jābūt visu Eiropas tiesisko pasākumu pamatā gan šajā, gan citās nozarēs un kas šajā gadījumā dotu ātrākus un nozīmīgākus rezultātus ar labāku izmaksu un ieguvumu atbilstību, kuri attiecīgi būtu arī saprotamāki iedzīvotājiem.

4.3 Pašlaik ierosinātie samazinājumi jaunajiem transportlīdzekļiem dotu labumu tikai vidējā termiņā un ilgtermiņā — pēc ekspluatācijā esošo automobiļu nomainīšanas. Daudz lielāku samazinājumu savukārt varētu iegūt, ieviešot pasākumus attiecībā uz ceļu segumus un vietējām infrastruktūrām, labāk pārvaldot satiksmi, kā arī regulārāk un rūpīgāk kontrolējot ekspluatācijā esošos transportlīdzekļus. Atbilstīga ceļu ekspluatācija var samazināt troksni vēl par 5 dB(A), bet īpaša asfalta izmantošana varētu samazināt ceļu satiksmes troksni pat par 10 dB(A). Līdzīgu samazinājumu varētu iegūt, samazinot satiksmes sastrēgumus, uzbūvējot apvedceļus un papildu brauktuves, ieviešot automatizētas transporta sistēmas (ITS) utt. Nevajadzētu aizmirst arī tādu būtisku aspektu kā transportlīdzekļu vadītāju izglītošana, jo bieži tieši viņi ir galvenie atbildīgie par pārmērīgu transportlīdzekļa troksni.

4.4 Visbeidzot nevajadzētu aizmirst, ka, lai arī tehniski ir iespējams samazināt transportlīdzekļu radīto troksni (dzinējs, ieplūdes un izplūdes sistēmas utt.), nekad nebūs iespējams samazināt riepu radīto troksni, kas rodas, braucot pa ceļu. Tas attiecas arī uz elektrotransportlīdzekļiem un hibrīda elektrotransportlīdzekļiem, kas, braucot ar mazu ātrumu, rada tik mazu troksni, ka Komisija plāno noteikt, ka šiem transportlīdzekļiem uzstādāmas AVAS. Sešiem dažādiem pašlaik tirgū esošo elektrotransportlīdzekļu un hibrīda elektrotransportlīdzekļu modeļiem<sup>(4)</sup> veiktajos testos izrādījās, ka, braucot ar lielāku ātrumu (50 km/h), šo transportlīdzekļu vidējais trokšņa līmenis ir 68,3 dB(A), t.i., lielāks par 68 dB(A), kas saskaņā ar jauno regulu pieļaujams mehāniskiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju.

4.5 Attiecībā uz regulas priekšlikuma saturu EESK norāda uz dažiem jautājumiem un problēmām, ko varētu atrisināt Eiropas Parlamenta un Padomes apspriedēs.

4.6 Pirmais jautājums ir par transportlīdzekļu **kategoriju noteikšanu** attiecībā uz trokšņa samazināšanu. Noteiktās kategorijas ir "vēsturiskās", 1985. gadā izveidotās kategorijas. Nav ņemta vērā tirgus attīstība un attiecīgi modeļu skaita

palielināšanās un daudzveidība un to dažādie izmantošanas veidi. Neieslīgstot sīkākos paskaidrojumos, EESK šķiet, ka kategoriju pārskatīšana, iekļaujot jaunas apakškategorijas ar to īpatnībām konkrēti atbilstīgām robežvērtībām, būtu labāk piemērota automobiļu faktiskajam un paredzamajam stāvoklim. Piemēram, apakškategorijā M3 pilsētas un tūrisma autobusi nav iedalīti atsevišķos tipos.

Vēl kritiskāks ir stāvoklis attiecībā uz automobiļiem ar paaugstinātiem tehniskajiem rādītājiem, tā sauktajām sporta automobiļiem, kas ir neliela nozares niša ražošanas apjoma ziņā, bet ir Eiropas autobūves nozares iespēja gūt panākumus pasaulē laikā, kad plaša patēriņa automobiļu ražošanas attīstībā ir mazāk inovāciju. Bez M1 apakškategorijas (automobiļi) pārdefinēšanas būs ļoti grūti turpināt ražot un attiecīgi pārdot šādus transportlīdzekļus, kuriem jau tā vajadzēs samazināt troksni par 6/7 dB(A) tikai 5 gados.

4.7 Otra un svarīgāka problēma, par ko EESK pauž bažas, ir termiņi, kurus nosakot Komisija, mēģinot atgūt pēdējos gados neveikto atjaunināšanu, šķiet, nav pietiekami ņēmusi vērā ražotājiem nepieciešamo "**lead time**".

4.7.1 Samazinājums par 2 dB(A) visiem vieglajiem transportlīdzekļiem un par 1 dB(A) smagajiem transportlīdzekļiem pirmajā posmā jau prasa izmaiņas transportlīdzekļa uzbūvē, kas saistītas ar milzīgu nozares noslogojumu, jo ražotājiem jāsamazina troksnis, vienlaicīgi nodrošinot citu spēkā esošo noteikumu (attiecībā uz drošību, emisijām, patēriņu utt.) ievērošanu. Piemēram, nepieciešamo pasākumu rezultātā ievērojami palielinās transportlīdzekļu svars (palielinās izplūdes gāzu apjomi, seguma un klusināšanas materiālu izmantošana), kas attiecīgi nozīmē patēriņa un arī piesārņojošo emisiju pieaugumu. Jāsaprot, ka jebkāds pasākums šajā jomā ir saistīts ar transportlīdzekļa sarežģītību visās tā detaļās, kas tiek uzskatītas par ārējā trokšņa avotiem, tāpēc nav iespējams iegūt rezultātus tikai, piemērojot atsevišķus noteikumus.

4.7.2 Rezultātu sasniegšanu pirmajā posmā (atbalsts dažām kategorijām, piemēram, M1 un N1) var sekmēt ieguvums no trokšņa samazināšanas, kas noteikts Regulā Nr. 661/2009 attiecībā uz riepiem. Faktiski šīs riepas lielā mērā jau atrodas tirgū, un to izmantošana būs obligāta jaunajiem transportlīdzekļiem no 2013. gada novembra. Tomēr vidējais aprēķinātais ieguvums attiecībā uz trokšņa samazināšanu ir 0,5 dB(A) un tikai 2016. gadā.

4.7.3 Transportlīdzekļi ir jāpārdomā, jāpārplāno un jāpārprojektē. Tiek atzīmēts, ka visa transportlīdzekļa pārprojektēšanai atkarībā no tipa ir vajadzīgi 5 līdz 7 gadi vieglajiem transportlīdzekļiem un līdz pat 10 gadiem smagajiem transportlīdzekļiem, turklāt jāveic jauns tipa apstiprinājums.

<sup>(4)</sup> Avots: ACEA (Eiropas Automobiļu ražotāju asociācija).

4.8 Ņemot vērā iepriekš minēto, EESK pauž bažas par to, vai nebūtu lietderīgāk pārskatīt ierosinātās trokšņa samazināšanas termiņus un veidus. To varētu izdarīt, atceļot pirmo posmu, kas būtiski palielina atkārtotas tipa apstiprināšanas un citas izmaksas, un koncentrējoties tieši uz galīgo rezultātu (ar labāku izmaksu un ieguvumu attiecību) un paredzot apakškategoriju pārskatīšanu vismaz problemātiskākajos gadījumos un atbilstīgāku "lead time", kas varētu būt 7 gadi jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai un 9 gadi jaunu transportlīdzekļu reģistrācijai.

4.9 Tam jebkurā gadījumā būtu vajadzīgi pakāpeniski un lieli ieguldījumi laikā, kad gandrīz visus Eiropas ražotājus ir ietekmējusi tirgus krīze, kas sākās 2008. gadā un kļūst arvien akūtāka. Ieguldījumu izmaksas nenovēršami gultos uz patērētāju pleciem, radot risku vēl vairāk palēnināt ekspluatācijā esošo automobiļu atjaunošanu, īpaši attiecībā uz smagajiem transportlīdzekļiem, kas paredzēti preču pārvadāšanai, un tas apdraud jaunajā regulā noteiktā mērķa sasniegšanu.

Briselē, 2012. gada 25. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs*

Staffan NILSSON

---