Opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar "Il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-livell ta' ħoss tal-vetturi bil-mutur"

COM(2011) 856 final — 2011/0409 (COD)

(2012/C 191/14)

Relatur uniku: **is-Sur RANOCCHIARI**

Nhar id-19 ta' Jannar 2012 u nhar il-15 ta' Diċembru 2011, il-Kunsill u l-Parlament Ewropew rispettivament iddeċidew, b'konformità mal-Artikolu 114 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, li jikkonsultaw lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar

il-Proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-livell ta' ħoss tal-vetturi bil-mutur

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

Is-Sezzjoni Speċjalizzata għas-Suq Uniku, il-Produzzjoni u l-Konsum, inkarigata sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar is-suġġett, adottat l-opinjoni tagħha nhar is-17 ta' April 2012.

Matul l-480 sessjoni plenarja tiegħu li saret fil-25 u s-26 ta' April 2012 (seduta tal-25 ta' April), il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew adotta din l-opinjoni b'106 voti favur, l-ebda vot kontra u astensjoni waħda.

1. Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet

1.1 Il-KESE jappoġġja l-inizjattiva tal-Kummissjoni li taġġorna, billi tnaqqashom, il-limiti tal-emissjonijiet tal-ħoss ta' vetturi bil-mutur. Il-Kumitat jagħmel dan minkejja li l-proposta tressqet f'perjodu meta l-industrija Ewropea tal-karozzi qed tissielet ma' kriżi fis-suq li bdiet fl-2008 u ma jidhirx li qed tbatti, liema kriżi qed turi biċ-ċar il-kapaċità produttiva żejda fl-impjanti tal-produzzjoni Ewropej.

1.2 Il-KESE jaqbel ukoll mal-objettivi ambizzjużi tal-proposta li, skont il-Kummissjoni, ser iwasslu għal tnaqqis totali ta' madwar 25 % tat-tniġġis bil-ħsejjes tal-vetturi. Fil-fatt, iż-żieda enormi tat-traffiku reġistrata b'mod speċjali fl-aħħar għoxrin sena tirrikjedi intervent biex jiġu protetti s-saħħa u l-benesseri taċ-ċittadini.

1.3 Madankollu, il-KESE jinnota li anke f'dan il-każ il-problema mhix indirizzata b'approċċ integrat li kien iwassal, bis-saħħa ta' miżuri ta' intervent f'setturi relatati oħra, għal tnaqqis tal-istorbju b'mod aktar effikaċi u, għalhekk, b'mod li ċ-ċittadini jarawh aħjar u li l-proporzjon kost-benefiċċju kien ikun, mingħajr dubju, aħjar.

1.4 Il-KESE huwa perpless ħafna wkoll dwar il-fatt li l-limiti l-ġodda ġew applikati abbażi ta' klassifikazzjoni tal-vetturi li tmur lura għall-1985, u li għaldaqstant ma tikkunsidrax l-evoluzzjoni tas-suq fejn ġew multiplikati u diversifikati l-mudelli u l-użijiet differenti tagħhom. Għandhom jiddaħħlu klassijiet ġodda b'limiti adegwati għall-ispeċifiċitajiet tagħhom.

1.5 Fl-aħħar, il-KESE jemmen li l-proposta ma tqisx biżżejjed iż-żmien neċessarju biex isiru l-interventi meħtieġa għall-adattament tal-limiti tal-istorbju. Il-manifatturi jridu jirrevedu minn issa stess l-istruttura kollha tal-vetturi filwaqt li jipprovaw jilħqu kompromess diffiċli bejn it-tnaqqis tal-istorbju u l-konformità mar-rekwiżiti eżistenti b'rabta mas-sikurezza, il-konsum, l-emissjonijiet, eċċ.

1.6 Għal dawn ir-raġunijiet kollha, il-KESE jittama li l-perjodu ta' żmien propost jiġi rivedut billi titneħħa l-ewwel fażi (sentejn wara l-approvazzjoni tar-regolament) li żżid l-ispejjeż għall-approvazzjonijiet mill-ġdid tat-tip, filwaqt li l-enfasi – bi proporzjon kost-benefiċċju aħjar – titpoġġa direttament fuq ir-riżultat finali b'"lead time" [1] adegwat li għandu jkun ta' seba' snin (minflok ħamsa) għall-approvazzjonijiet ġodda tat-tip u ta' disa' snin (minflok sebgħa) għar-reġistrazzjonijiet ġodda.

2. Introduzzjoni u kuntest leġislattiv

2.1 L-istorbju, li jiġi identifikat b'mod komuni bħala "ħoss mhux mixtieq" jew bħala "sensazzjoni tas-smigħ mhux pjaċevoli u fastidjuża", huwa wieħed mill-kawżi prinċipali li jwasslu biex il-kwalità tal-ħajja fil-bliet tmur għall-agħar, bil-possibbiltà li jkun ta' ħsara, anke gravi, għal saħħet iċ-ċittadini [2].

2.2 L-istorbju ambjentali jew it-tniġġis bil-ħsejjes jitkejjel, kif inhu magħruf sew, f'decibels A (dB(A)) u l-ħsejjes li jisma' l-bniedem ivarjaw minn 0 dB(A) sa 140 dB(A) bil-limitu tal-uġigħ stabbilit għal 120 dB(A). L-Organizzazzjoni Dinjija tas-Saħħa tittama li l-livell massimu ta' storbju barra miż-"żoni magħluqin" (djar, uffiċċji) ikun ta' 55 dB(A), iżda l-Aġenzija Ewropea għall-Ambjent temmen li nofs il-popolazzjoni fiż-żoni urbani hija

[1] Lead time: il-ħin li għandha bżonn l-industrija biex timplimenta kwalunkwe rekwiżit ġdid li jġib miegħu bidliet strutturali fil-vettura.
[2] ĠU C 317, 23.12.2009, p. 22.

esposta għal livelli ogħla ta' storbju. Sabiex tkun tista' ssir valutazzjoni konkreta, ta' min ifakkar li fi triq residenzjali jiġu reġistrati 50 dB(A), il-magna ta' ajruplan bil-ġett temetti 120 dB(A), tren b'veloċità qawwija jemetti 100 dB(A), karozza temetti massimu ta' 74 dB(A) iżda fi triq b'ħafna traffiku l-istorbju jilħaq it-80 dB(A).

2.3 Fil-każ speċifiku tal-espożizzjoni tan-nies għall-istorbju tat-traffiku, jistgħu jsiru diversi interventi sabiex titjieb issitwazzjoni, iżda l-ewwel wieħed huwa ċertament li jitnaqqas l-istorbju fis-sors, jiġifieri li jiġi limitat il-livell ta' ħoss tal-vetturi individwali.

2.4 Il-livell ta' ħoss tal-vetturi bil-mutur b'erba' roti huwa indirizzat fid-Direttiva 70/157/KEE li kienet stabbilixxiet, sa mill-1970, il-proċeduri tal-ittestjar u l-limiti ta' storbju għall-approvazzjoni tat-tip tal-vetturi. Matul is-snin saru diversi emendi tad-direttiva bażika li baxxew il-limiti tal-emissjonijiet tal-ħoss bil-għan li jitnaqqas l-istorbju ambjentali, sakemm fl-1996, meta sar l-aħħar intervent b'rabta ma' dan, il-limitu għall-karozzi ġie stabbilit bħala 74 dB(A) u dak tal-vetturi itqal użati għall-ġarr tal-merkanzija ġie stabbilit bħala 80 dB(A).

2.5 Dan il-proċess twil ta riżultati sinifikattivi, bi tnaqqis tal-emissjonijiet tal-ħoss ta' 85 % għall-karozzi (– 8 dB(A)) u ta' aktar minn 90 % għall-vetturi tqal (– 11 dB(A)) meta mqabblin mal-limiti stabbiliti fid-Direttiva tal-1970.

Madankollu, it-tniġġis bil-ħsejjes ma naqasx b'mod proporzjonat mal-limiti l-ġodda minħabba diversi raġunijiet: l-ewwel waħda fosthom hi ż-żieda tat-traffiku fit-triq li mis-snin sebgħin sal-ġurnata tal-lum ittriplika. Fil-kuntest ta' din iż-żieda tat-traffiku ġiet iddubitata wkoll il-validità attwali tal-metodi tal-ittestjar li ntużaw s'issa biex ikejlu l-emissjonijiet tal-ħoss, l-aktar dawk tal-karozzi.

2.6 Għalhekk, il-Grupp ta' Ħidma dwar l-Istorbju tal-Kummissjoni Ekonomika għall-Ewropa tan-Nazzjonijiet Uniti (NU/KEE) ([3]) ħejja metodu ġdid tal-ittestjar li ġie ppubblikat fl-2007 u matul l-aħħar tliet snin ġie mmonitorjat b'mod simultanju mal-metodu eżistenti. Dan ippermetta li tinħoloq bażi tad-data li tinkludi r-riżultati tat-testijiet kemm bil-metodu attwali (A) kif ukoll bil-ġdid (B), u li jiġu kkwantifikati d-differenzi bejn iż-żewġ metodi.

2.7 Għaldaqstant, il-Kummissjoni Ewropea inkarigat liċ-ċentru tal-istudji Olandiż TNO biex jagħmel paragun taż-żewġ metodi tal-ittestjar u dan ġie konkluż f'Marzu 2011 meta t-TNO ppreżenta lill-Kummissjoni r-rapport tiegħu bl-isem VENOLIVA (Vehicle noise limit values), li fuqu hija bbażata parti kbira mill-proposta għal regolament analizzata f'din l-opinjoni.

2.8 Fir-rigward tal-karozzi, it-TNO wettaq il-kontrolli tiegħu fuq 653 vettura u osserva differenza medja ta' – 2,1 dB(A) bejn it-test B u t-test A. Fil-prattika, jidher li 90 % tal-karozzi ttestjati kienu diġà taħt il-limitu previst ta' 74 dB(A), filwaqt li l-vetturi kummerċjali tqal kellhom xi diffikultajiet biex jirrispettaw il-limiti attwali tagħhom meta ntuża t-test B.

([3]) United Nations Economic Commission for Europe (Kummissjoni Ekonomika għall-Ewropa tan-Nazzjonijiet Uniti, Ġinevra, www.unece.org).

3. **Il-proposta tal-Kummissjoni Ewropea**

3.1 Fid-dawl ta' dan t'hawn fuq, il-Kummissjoni beħsiebha tirrevoka d-Direttiva tal-1970 u l-emendi sussegwenti, u tipproponi regolament li jipprevedi erba' rekwiżiti ġodda mal-leġislazzjoni eżistenti:

— protokolli ġodda tat-test;

— valuri ta' limitu ġodda;

— dispożizzjonijiet addizzjonali dwar l-emissjonijiet tal-ħoss;

— ħoss minimu tal-vetturi elettriċi u elettriċi u ibridi.

3.1.1 **Protokolli ġodda tat-test**. Kif diġà ntqal fl-introduzzjoni, ir-riżultati miksuba bil-metodu l-ġdid (B) huma, skont il-kategoriji tal-vettura, sa 2 dB(A) anqas minn dawk miksuba bil-metodu l-antik (A) f'madwar 90 % tat-testijiet li saru. Dan ikkonvinċa lill-Kummissjoni tistabbilixxi valur ta' limitu inizjali ta' 72 dB(A) minflok dak ta' 74 dB(A) tal-leġislazzjoni attwali.

3.1.2 **Valuri ta' limitu ġodda f'żewġ fażijiet**. Fl-ewwel fażi (sentejn wara l-pubblikazzjoni tar-regolament), il-limiti għall-approvazzjoni tat-tip tal-vetturi ħfief użati għall-ġarr tan-nies ser jitnaqqsu b'2 dB(A) u dawk tal-vetturi tqal użati għall-ġarr tal-merkanzija ser jitnaqqsu b'1 dB(A). Fit-tieni fażi (ħames snin wara l-pubblikazzjoni), huwa previst tnaqqis ieħor ta' 2 dB(A) kemm għall-vetturi ħfief kif ukoll għal dawk tqal. Wara seba' snin mill-pubblikazzjoni, il-vetturi kollha jridu jirrispettaw il-limiti ġodda sabiex jiġu reġistrati u mibjugħin.

3.1.3 **Dispożizzjonijiet addizzjonali dwar l-emissjonijiet tal-ħoss (ASEP, Additional sound emission provisions)**. Il-metodu ġdid tal-ittestjar (B) huwa meqjus bħala realistiku f'kundizzjonijiet tat-traffiku normali, iżda skont il-Kummissjoni hemm ir-riskju li jkun inqas affidabbli jekk jintuża meta jkun hemm ħafna traffiku. Għal din ir-raġuni, il-Kummissjoni beħsiebha tintroduċi dispożizzjonijiet tal-ittestjar addizzjonali ma' dawk użati fil-perjodu ta' monitoraġġ ta' tliet snin li ssemma aktar 'il fuq (test b'aċċelerazzjoni kostanti ta' 2,0 m/s^2). Ma' dan ser jiżdied it-test ASEP (aċċelerazzjoni massima ta' 3,0 m/s^2) sabiex l-emissjonijiet reġistrati meta tingħata l-approvazzjoni tat-tip jitqarrbu lejn dawk reali, fit-triq, f'każ ta' ħafna traffiku.

3.1.4 **Ħoss minimu tal-vetturi elettriċi u elettriċi u ibridi**. Il-fatt li dawn il-vetturi b'veloċità baxxa huma silenzjużi jista' jirrappreżenta periklu għall-persuni b'vista baxxa u persuni oħrajn, peress li ma jagħmlux ħoss li juri li resqin viċin. Għalhekk, il-Kummissjoni tissuġġerixxi biss, mingħajr ebda obbligu legali għall-manifatturi, li f'dawn il-vetturi tiġi installata Sistema Akustika ta' Twissija tal-Vettura (AVAS, Acoustic Vehicle Alerting System), li għaliha però tistabbilixxi r-rekwiżiti.

4. **Kummenti ġenerali**

4.1 Il-KESE japprezza u jaqbel mal-inizjattiva tal-Kummissjoni maħsuba biex taġġorna, permezz ta' regolament, il-limiti tal-emissjonijiet tal-ħoss tal-vetturi bil-mutur fid-dawl taż-żieda osservata tat-traffiku fl-Ewropa, b'mod partikolari fiċ-ċentri abitati prinċipali.

4.2 Madankollu, il-KESE jiddispjaċih li l-problema ma ġietx eżaminata f'perspettiva ta' approċċ integrat, prinċipju li għandu jiggwida l-interventi leġislattivi Ewropej kollha sew f'dan is-settur u sew fis-setturi l-oħra, u li f'dan il-każ kien jipproduċi riżultati aktar malajr u aktar sinifikattivi, u għalhekk aktar viżibbli għaċ-ċittadini u bi proporzjon aħjar ta' kost-benefiċċju.

4.3 It-tnaqqis li huwa propost bħalissa għall-vetturi ġodda ser jagħti biss benefiċċji f'perjodu medju u twil ta' żmien, wara li jinbidlu l-vetturi attwalment fit-triq. Minflok dan, jista' jinkiseb tnaqqis ħafna aktar sinifikattiv permezz ta' interventi fuq is-superfiċje tat-toroq u fuq l-infrastrutturi lokali, permezz ta' ġestjoni intelliġenti tat-traffiku u permezz ta' kontrolli aktar regolari u bir-reqqa fuq il-vetturi fit-triq. Il-manutenzjoni adegwata tat-toroq tista' twassal għal tnaqqis ta' aktar minn 5 dB(A), filwaqt li l-użu ta' tipi speċjali ta' asfalt jista' jnaqqas l-istorbju tat-traffiku fit-triq b'sa 10 dB(A). Jista' jinkiseb tnaqqis simili wkoll permezz tad-dekonġestjoni tat-traffiku bis-saħħa ta' bypasses, karreġġati riservati, sistemi ta' trasport intelliġenti, eċċ. Ma jistax jintesa aspett importanti ieħor, jiġifieri l-edukazzjoni tas-sewwieqa, li ħafna drabi jkunu r-responsabbli ewlenin għall-istorbju eċċessiv tal-vetturi tagħhom.

4.4 Fl-aħħar, ma nistgħux ninsew li jkun kemm ikun teknikament possibbli li jitnaqqas l-istorbju kkawżat mill-vetturi (magna, dħul tal-arja, egżost, eċċ.), dan l-istorbju qatt ma jista' jkun inqas mill-istorbju kkawżat mit-tidwir tat-tajers fuq it-triq. Dan japplika wkoll għall-vetturi elettriċi u dawk elettriċi u ibridi, li ċertament huma silenzjużi meta jkunu għaddejjin b'veloċità baxxa, u tant hu hekk li l-Kummissjoni pprevediet l-installazzjoni tal-AVAS f'dawn il-vetturi. Fil-fatt, kontroll li sar fuq sitt mudelli differenti ta' vetturi elettriċi u vetturi elettriċi u ibridi attwalment fis-suq ([4]) wera li b'veloċità aktar qawwija (50 km/h) il-medja tal-istorbju ta' dawn il-vetturi kienet ta' 68,3 dB(A), jiġifieri aktar mit-68 dB(A) mistennija mill-karozzi b'magna tal-kombustjoni interna fir-regolament il-ġdid.

4.5 Madankollu, fir-rigward tal-kontenut tar-regolament propost, il-KESE għandu xi mistoqsijiet u dubji li jistgħu jiġu solvuti matul id-dibattitu fil-Parlament Ewropew u fil-Kunsill.

4.6 L-ewwel kwistjoni tirrigwarda l-"**kategorizzazzjoni**" tal-vetturi għall-finijiet tat-tnaqqis tal-istorbju. Il-kategoriji previsti huma dawk "storiċi", li jmorru lura għall-1985. L-evoluzzjoni tas-suq u b'hekk il-multiplikazzjoni u d-diversifikazzjoni tal-mudelli u l-użijiet differenti tagħhom ma ġewx ikkunsidrati. Mingħajr ma nidħlu fid-dettalji, il-KESE jemmen li r-reviżjoni tal-kategoriji bl-introduzzjoni ta' sottokategoriji ġodda, naturalment b'limiti adegwati għall-ispeċifiċitajiet tagħhom, tagħti stampa aħjar tar-realtà tal-vetturi fit-triq bħalissa u fil-futur qrib. Bħala eżempju, is-sottokategorija M3 għall-karozzi tal-linja urbani u l-kowċis tat-turisti ma tagħmilx differenza bejn iż-żewġ tipi.

Is-sitwazzjoni hija saħansitra iżjed kritika għall-karozzi bi prestazzjoni għolja, l-hekk imsejħa "sports cars". Dan huwa settur speċifiku f'termini ta' volum ta' produzzjoni, iżda huwa wkoll qasam ta' eċċellenza għall-industrija Ewropea tal-karozzi fid-dinja, b'effett sekondarju innovattiv fuq l-iżvilupp tal-karozzi tal-massa. Jekk ma terġax tiġi definita s-sottokategorija M1 (karozzi), ser ikun diffiċli ħafna li jkomplu jiġu prodotti u għalhekk mibjugħa dawn il-vetturi, peress li l-livell ta' storbju tagħhom irid jonqos b'6/7 dB(A) f'ħames snin biss.

4.7 It-tieni u l-akbar perplessità tal-KESE tikkonċerna l-perjodu ta' żmien previst mill-Kummissjoni li, sabiex tipprova tirkupra n-nuqqas ta' aġġornamenti matul l-aħħar snin, ma tidhirx li qed tqis b'mod adegwat il-"lead time" li għandhom bżonn il-manifatturi.

4.7.1 It-tnaqqis fl-ewwel fażi ta' 2 dB(A) għall-vetturi ħfief kollha u ta' 1 dB(A) għall-vetturi tqal diġà jirrikjedi bidla fl-istruttura tal-vetturi bi sforz industrijali enormi, peress li fil-fatt irid jitnaqqas l-istorbju filwaqt li jiġu rispettati rekwiżiti eżistenti oħra (sikurezza, emissjonijiet, konsum, eċċ.). Pereżempju, l-interventi neċessarji ser iżidu, f'xi każijiet b'mod sinifikattiv, il-piż tal-vetturi (żieda fil-volum tal-pajp tal-egżost, żieda fil-protezzjoni u fil-materjali li jtaffu l-ħsejjes), u dan iwassal għal żieda fil-konsum u għalhekk fl-emissjonijiet ta' sustanzi li jniġġsu. Jeħtieġ nirrealizzaw li kwalunkwe intervent f'dan il-qasam ser jaffettwa l-vettura kollha fil-partijiet kollha tagħha li huma kkunsidrati bħala sors ta' storbju estern. Fil-fatt, mhux possibbli li jinkisbu r-riżultati bis-sempliċi applikazzjoni ta' mekkaniżmi separati.

4.7.2 Lanqas il-benefiċċji li għandhom jirriżultaw mit-tnaqqis tal-istorbju mit-tajers previst fir-Regolament 661/2009 ma jistgħu jgħinu biex jinkisbu r-riżultati mistennija fl-ewwel fażi (kif sostnew xi wħud, għall-inqas għall-M1 u l-N1). Fil-verità, fil-biċċa l-kbira dawn it-tajers diġà jinsabu fis-suq u ser isiru obbligatorji għall-vetturi l-ġodda f'Novembru 2013. Madankollu, ġie stmat li l-benefiċċju medju f'termini ta' tnaqqis tal-istorbju hu ta' 0,5 dB(A) biss sal-2016.

4.7.3 Għaldaqstant, il-vetturi ser ikollhom jinħasbu mill-ġdid, jiġu żviluppati mill-ġdid u jerġgħu jinħadmu mill-ġdid. Ta' min jinnota li d-disinn mill-ġdid tal-vettura kollha jeħtieġ perjodu ta' żmien li jvarja bejn ħamsa u seba' snin, skont it-tipi, għall-vetturi ħfief u sa 10 snin għal dawk tqal, minbarra li jkun hemm bżonn ta' approvazzjoni ġdida tat-tip.

([4]) Sors: Assoċjazzjoni Ewropea tal-Manifatturi tal-Karozzi (ACEA).

4.8 Fid-dawl ta' dan kollu, il-KESE jistaqsi jekk ikunx aħjar li jiġu riveduti l-perjodi ta' żmien u l-metodi għall-ksib tat-tnaqqis mixtieq tal-istorbju. Dan jista' jsir billi titneħħa l-parti dwar l-ewwel fażi, li żżid l-ispejjeż għall-approvazzjonijiet mill-ġdid tat-tip, filwaqt li l-enfasi (bi proporzjon aħjar ta' kost-benefiċċju) titpoġġa direttament fuq ir-riżultat finali u li tiġi prevista reviżjoni tas-sottokategoriji, għall-inqas fl-aktar każijiet problematiċi. Jinħtieġ ukoll "lead time" aktar adegwat li għandu jkun ta' seba' snin għall-approvazzjonijiet ġodda tat-tip u ta' disa' snin għar-reġistrazzjonijiet ġodda.

4.9 Madankollu, fil-fatt dan jimplika investimenti progressivi enormi f'perjodu meta kważi l-manifatturi Ewropej kollha qed jiffaċċjaw kriżi tas-suq li bdiet fl-2008 u li milli jidher qiegħda ssir dejjem aktar gravi. Dawn l-investimenti inevitabbilment ser jispiċċaw fuq spallejn il-konsumaturi, bir-riskju li l-vetturi fit-triq idumu aktar biex jinbidlu, speċjalment fil-każ tal-vetturi tqal maħsuba għall-ġarr tal-merkanzija, u dan ikun ta' ħsara għall-objettiv tar-regolament il-ġdid.

Brussell, 25 ta' April 2012.

Il-President
tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Staffan NILSSON