

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen**

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

(2012/C 191/14)

Afdelingsrapporteur: **RANOCCHIARI**

De Raad en het Europees Parlement hebben resp. op 19 januari 2012 en op 15 december 2011 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over het:

*Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen*

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

De afdeling Interne Markt, Productie en Consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 17 april 2012 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 25 en 26 april 2012 gehouden 480<sup>e</sup> zitting (vergadering van 25 april) het volgende advies uitgebracht, dat met 106 stemmen vóór, bij 1 onthouding, is goedgekeurd.

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het EESC steunt het initiatief van de Commissie, die de grenswaarden voor de geluidsemisies van motorvoertuigen naar beneden wil bijstellen, hoewel het voorstel ingediend wordt in een periode waarin de Europese automobielenindustrie geconfronteerd wordt met een marktcrisis, die in 2008 is begonnen maar nog niet lijkt af te nemen en die het probleem van de overcapaciteit in de Europese productievestigingen in de verf zet.

1.2 Het EESC deelt ook de ambitieuze doelstellingen van het voorstel die volgens de Commissie in totaal zullen resulteren in een daling van de geluidsoverlast door voertuigen met ongeveer 25 %. De enorme toename van het wegverkeer, die zich vooral in de laatste twintig jaar heeft voltrokken, maakte een interventie noodzakelijk om de gezondheid en het welzijn van de burgers te beschermen.

1.3 Het EESC merkt echter op dat er ook in dit geval geen sprake is van een geïntegreerde aanpak van het probleem, terwijl de geluidsoverlast nog doeltreffender had kunnen worden teruggebracht door ook in andere aanverwante sectoren maatregelen te nemen. Deze maatregelen zouden dan beter aanvaard worden door de burgers en ze zouden ongetwijfeld een betere kosten-batenverhouding opleveren.

1.4 Het EESC is uiterst verwonderd over het feit dat de nieuwe grenswaarden toegepast moeten worden op basis van een voertuigclassificatie die uit 1985 dateert en die dus geen rekening houdt met de evolutie van de markt, met het veel grotere en veel meer gediversifieerde gamma modellen en met de verschillende manieren waarop deze gebruikt worden. Er zouden nieuwe categorieën ingevoegd moeten worden met grenswaarden die stroken met hun kenmerken.

1.5 Het EESC is tot slot van mening dat het voorstel onvoldoende rekening houdt met de termijnen die nodig zijn om de voor de aanpassing van de geluidslimieten vereiste maatregelen

uit te voeren. De constructeurs zullen onmiddellijk de hele architectuur van het voertuig moeten herbekijken en daarbij moeten ze een moeilijk compromis zoeken tussen de vermindering van het geluid en de naleving van andere, reeds geldende voorschriften inzake veiligheid, verbruik, uitstoot enz.

1.6 Om al deze redenen wenst het EESC een herziening van het voorgestelde tijdschema door de eerste fase (twee jaar na de goedkeuring van de verordening), die hogere kosten voor de hernieuwde typegoedkeuring met zich meebrengt, te schrappen. Hierbij wordt rechtstreeks – met een betere kosten-batenverhouding – gemikt op een eindresultaat met een aangepaste *lead time* <sup>(1)</sup>. Voor nieuwe typegoedkeuringen zou deze dus zeven jaar moeten bedragen (in plaats van vijf), voor nieuwe inschrijvingen zou deze negen jaar moeten bedragen (in plaats van zeven).

## 2. Inleiding en wetgevingskader

2.1 Onder „lawaaï” verstaat men over het algemeen „ongewenst geluid” of „een als onaangenaam en hinderlijk ervaren auditieve waarneming”. Lawaaï is een van de belangrijkste oorzaken van het verslechteren van de levenskwaliteit in de steden en kan – ten dele zware – schadelijke effecten voor de gezondheid van de burgers hebben <sup>(2)</sup>.

2.2 Omgevingslawaaï of geluidshinder wordt – zoals bekend – gemeten in decibel A (dB(A)) en de voor de mens waarneembare geluiden variëren van 0 dB(A) tot 140 dB(A), waarbij er een pijngrens is vastgelegd op 120 dB(A). De Wereldgezondheidsorganisatie wil buiten „afgesloten ruimtes” (huizen, kantoren) een maximaal geluidsniveau van 55 dB(A) realiseren, maar het Europees Milieugentschap is van mening dat in stedelijke gebieden de helft van de bevolking blootgesteld wordt aan hogere

<sup>(1)</sup> *Lead time*: tijd die de industrie nodig heeft om een nieuw vereiste van welke aard ook te implementeren die structurele interventies aan het voertuig omvat.

<sup>(2)</sup> PB C 317 van 23.12.2009, blz. 22.

geluidsniveaus. Om een concreet kader voor de beoordeling te kunnen bieden, kan eraan herinnerd worden dat op straten in woonwijken 50 dB(A) gemeten wordt, dat een motor van een jetvliegtuig 120 dB(A) produceert, een hogesnelheidstrein 100 dB(A) en een auto maximaal 74 dB(A), maar dat men op een weg met druk verkeer 80 dB(A) kan meten.

2.3 In dit specifieke geval, nl. de blootstelling van personen aan geluidsoverlast door wegverkeer, kunnen er talloze acties ondernomen worden om de toestand te verbeteren. De eerste maatregel zal in elk geval de terugdringing van de overlast aan de bron zijn, d.w.z. het beperken van de grenswaarden voor het geluidsniveau van de individuele voertuigen.

2.4 Het geluidsniveau van motorvoertuigen met vier wielen maakt het voorwerp uit van Richtlijn 70/157/EEG, die in 1970 al testprocedures en geluidslimieten met het oog op de typegoedkeuring van deze voertuigen vastlegde. In de loop der jaren is de basisrichtlijn meerdere keren gewijzigd; deze wijzigingen hebben de geluidslimieten naar beneden bijgesteld om de geluidsoverlast te verminderen. De laatste wijziging is doorgevoerd in 1996, toen voor personenwagens een limiet van 74 dB(A) en aan zwaardere voertuigen voor goederenvervoer een limiet van 80 dB(A) werd opgelegd.

2.5 Dit lange proces heeft significante resultaten opgeleverd waarbij het geluidsniveau in vergelijking met de grenswaarden die in de richtlijn van 1970 zijn vastgelegd, met 85 % is gedaald voor personenwagens (- 8 dB(A)) en met meer dan 90 % voor de zwaardere voertuigen (- 11 dB(A)).

De geluidshinder is om een aantal redenen echter niet evenredig aan de nieuwe grenswaarden gedaald, eerst en vooral vanwege de toename van het wegverkeer, dat van de jaren 1970 tot op heden verdrievoudigd is. Gelet op deze toename van het wegverkeer kunnen er vragen gesteld worden bij de huidige geldigheid van de testmethodes die tot nog toe gebruikt worden om het geluidsniveau, in het bijzonder van motorvoertuigen, te bepalen.

2.6 Hiertoe heeft de werkgroep lawaai van de VN-ECE<sup>(3)</sup> een nieuwe testmethode uitgewerkt, die in 2007 gepubliceerd is en die in de afgelopen drie jaar gelijktijdig met de bestaande methode aan een monitoring is onderworpen. Aldus kon een databank worden aangemaakt met de resultaten van de tests, zowel volgens de huidige methode (A) als volgens de nieuwe methode (B), waarbij ook het verschil tussen beide methodes is berekend.

2.7 De Europese Commissie heeft het Nederlandse studie bureau TNO opdracht gegeven om een vergelijkende studie van beide testmethodes uit te voeren. Deze studie werd afgesloten in maart 2011, toen TNO zijn rapport met de titel VENOLIVA (*Vehicle noise limit values*) heeft afgegeven aan de Commissie. Dit rapport was in hoge mate de inspiratiebron voor het voorstel voor een verordening waarover dit advies gaat.

2.8 Bij de personenwagens heeft TNO controles uitgevoerd bij 653 voertuigen en hierbij werd tussen test B en test A een gemiddeld verschil van - 2,1 dB(A) vastgesteld. Concreet blijkt hieruit dat 90 % van de gecontroleerde personenwagens al voldeed aan de voorziene grenswaarde van 74 dB(A), terwijl

zwaardere voertuigen voor commercieel gebruik het bij test B moeilijk hadden om binnen de huidige limieten te blijven.

### 3. Het voorstel van de Europese Commissie

3.1 In het licht van het voorafgaande heeft de Commissie de intentie om de richtlijn van 1970 en de latere wijzigingen af te schaffen en een verordening voor te stellen die ten opzichte van de bestaande wetgeving vier nieuwe eisen oplegt:

- nieuwe testprotocollen;
- nieuwe grenswaarden;
- aanvullende bepalingen inzake geluidsemisatie;
- minimumgeluid van elektrische en hybride elektrische voertuigen.

3.1.1 **Nieuwe testprotocollen.** Zoals reeds vermeld in de inleiding, zijn de resultaten die met de nieuwe methode (B) verkregen worden, naargelang van de categorie voertuigen, bij ongeveer 90 % van de uitgevoerde tests tot 2 dB(A) lager dan de resultaten die met de oude methode (A) verkregen worden. Dit heeft de Commissie ervan overtuigd om als aanvankelijke grenswaarde niet de 74 dB(A) uit de huidige wetgeving op te nemen maar 72 dB(A).

3.1.2 **Nieuwe grenswaarden in twee fases.** In een eerste fase (twee jaar na de publicatie van de verordening) worden de grenswaarden voor de typegoedkeuring van lichte voertuigen voor personenvervoer met 2 dB(A) verminderd en worden de grenswaarden voor de typegoedkeuring van zware voertuigen voor goederenvervoer met 1 dB(A) verminderd. In een tweede fase (vijf jaar na de publicatie) wordt zowel voor lichte voertuigen als voor zware voertuigen in een verdere vermindering met 2 dB(A) voorzien. Zeven jaar na de publicatie moeten alle voertuigen aan de nieuwe limieten beantwoorden om ingeschreven en verkocht te kunnen worden.

3.1.3 **Aanvullende bepalingen inzake geluidsemisatie (ASEP).** De nieuwe testmethode (B) wordt bij normaal verkeer als realistisch beschouwd, maar loopt volgens de Commissie het gevaar dat ze bij zeer druk verkeer minder betrouwbaar is. Daarom wil de Commissie aanvullende testbepalingen invoeren, naast de bepalingen die reeds zijn gehanteerd in de hierboven vermelde driejarige monitoringperiode (test met een constante acceleratie van 2,0 m/s<sup>2</sup>). De ASEP-test (maximale acceleratie van 3,0 m/s<sup>2</sup>) zal hieraan toegevoegd worden om de bij de typegoedkeuring vastgestelde waarden beter te laten aansluiten bij de daadwerkelijke waarden op de weg, in het bijzonder bij druk verkeer.

3.1.4 **Minimumgeluid van elektrische en hybride elektrische voertuigen.** Het geluidsarme karakter van dergelijke voertuigen bij lage snelheden kan, onder andere maar niet alleen voor slechtzienden, een gevaar inhouden omdat men deze voertuigen niet hoort naderen. Hiervoor stelt de Commissie voor om in die voertuigen een AVAS-geluidssysteem (Acoustiv Vehicle Alerting System) te installeren, waarbij zij de constructeurs geen wettelijke verplichtingen oplegt, maar niettemin de vereisten voor dit systeem vastlegt.

<sup>(3)</sup> United Nations Economic Commission for Europe (Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa, Genève, [www.unece.org](http://www.unece.org)).

#### 4. Algemene opmerkingen

4.1 Het EESC waardeert en staat achter het initiatief van de Commissie dat tot doel heeft om de grenswaarde voor de geluidsemissie van motorvoertuigen via een verordening te actualiseren, rekening houdend met de reeds vermelde toename van het wegverkeer in Europa, in het bijzonder in de grootste bewoonde gebieden.

4.2 Het EESC betreurt echter dat het probleem niet is onderzocht vanuit de optiek van een geïntegreerde aanpak. Dit principe zou bij alle Europese wetgevende maatregelen gehanteerd moeten worden, zowel in deze sector als in andere sectoren. In dit geval zou dit snellere en grotere resultaten opleveren, die dus ook duidelijker zichtbaar zouden zijn voor de burgers en die een betere kosten-batenverhouding zouden hebben.

4.3 De reducties die nu voorgesteld worden voor nieuwe voertuigen, zouden slechts een gunstige invloed op de middellange tot lange termijn hebben, nl. nadat het voertuigpark vernieuwd is. Men zou echter veel relevantere reducties kunnen bereiken door iets te doen aan het wegdek, de lokale infrastructuur, een intelligent verkeersmanagement en regelmatigere en aandachtigere controles van de in het verkeer zijnde voertuigen. Een adequaat onderhoud van de wegen kan een reductie van meer dan 5 dB(A) opleveren, terwijl het gebruik van speciale asfaltsoorten het geluid van het wegverkeer tot 10 dB(A) zou kunnen reduceren. Een analoge reductie zou bereikt worden door het verminderen van de verkeersdruk door de aanleg van ringwegen, busbanen, ITS enz. Een ander belangrijk aspect mag ook niet over het hoofd gezien worden, nl. het opvoeden van de bestuurder, die vaak de belangrijkste oorzaak voor de geluidsoverlast van zijn voertuig is.

4.4 Tot slot mag niet vergeten worden dat hoewel het geluid van de voertuigen (motor, aanzuiging, uitlaat, enz.) technisch gezien beperkt kan worden, het geluidsniveau veroorzaakt door de rolgeluiden van de banden op de weg onmogelijk verlaagd kan worden. Dit geldt ook voor elektrische en hybride elektrische voertuigen, die bij een laag toerental ongetwijfeld zo stil zijn dat de Europese Commissie zelfs in de installatie van een AVAS op dergelijke voertuigen voorziet. Een controle die is uitgevoerd op zes modellen elektrische en hybride elektrische voertuigen die momenteel op de markt zijn<sup>(4)</sup>, heeft echter aangetoond dat het gemiddelde geluidsniveau van deze voertuigen bij hogere snelheden (50 km/h) toch nog 68,3 dB(A) bedraagt, wat meer is dan de 68 dB(A) die in de nieuwe verordening van voertuigen met een verbrandingsmotor verwacht wordt!

4.5 Het EESC stelt zich echter enkele vragen bij de inhoud van de voorgestelde verordening en uit zijn verwondering over enkele aspecten die tijdens het debat in het Europees Parlement en in de Raad opgelost zouden kunnen worden.

4.6 De eerste vraag heeft betrekking op de „**classificatie**” van de voertuigen met het oog op het reduceren van het geluid. De categorieën die voorzien worden zijn de „historische” categorieën, d.w.z. de categorieën die teruggaan tot 1985. Er is geen

rekening gehouden met de evolutie van de markt en dus met het veel grotere en veel meer gediversifieerde gamma modellen en met de verschillende manieren waarop deze gebruikt worden. Het EESC heeft, zonder in details te treden, de indruk dat een herziening van de categorieën met een invoering van nieuwe subcategorieën, met limieten die vanzelfsprekend aangepast zijn aan hun kenmerken, beter afgestemd zou zijn op de huidige en voorspelbare realiteit van het wagenpark. Om maar enkele voorbeelden te geven: de subcategorie M3 autobussen voor stadsverkeer en autocars maakt geen onderscheid tussen beide types.

De situatie is nog kritieker voor krachtige personenwagens, de zogenaamde „*sport cars*”, die een nichemarkt vormen qua geproduceerd volume, maar tegelijkertijd een speerpunt zijn van de Europese automobielenindustrie wereldwijd met innovatieve effecten voor de ontwikkeling van de massaproductie. Bij gebrek aan een herdefinitie van de subcategorieën van M1 (personenwagens) zal het heel moeilijk zijn om dergelijke voertuigen te blijven produceren en dus te verkopen, aangezien hun geluidsniveau op slechts 5 jaar tijd met 6/7 dB(A) zou moeten dalen.

4.7 De tweede, belangrijker zorg van het EESC heeft betrekking op het tijdschema dat voorzien is door de Commissie, die, om het uitblijven van actualiseringen tijdens de laatste jaren te compenseren, onvoldoende rekening heeft gehouden met de „*lead time*” die de constructeurs nodig hebben.

4.7.1 Een vermindering met 2 dB(A) voor alle lichte voertuigen en met 1 dB(A) voor zware voertuigen in de eerste fase vereist immers al een wijziging van de architectuur van het voertuig. Dit gaat met een enorme industriële inspanning gepaard omdat de reductie van het geluidsniveau behaald moet worden terwijl de andere reeds geldende voorschriften (veiligheid, uitstoot, verbruik, enz.) ook nageleefd moeten worden. De noodzakelijke maatregelen veroorzaken bijvoorbeeld een vaak significante toename van het gewicht van de voertuigen (toename van het volume van de uitlaat, toevoeging van afschermingen en geluidsabsorberende materialen) die zich vertaalt in een toename van het verbruik en dus van de vervuilende uitlaatgassen. Men moet zich ervan bewust zijn dat elke maatregel ter zake betrekking heeft op het hele voertuig met al zijn onderdelen die als bronnen van extern geluid beschouwd moeten worden: het is inderdaad niet mogelijk om resultaten te behalen door het eenvoudigweg toepassen van individuele inrichtingen.

4.7.2 Het voordeel dat uit de in Verordening 661/2009 bepaalde geluidsvermindering voor de banden zou voortvloeien, zou kunnen helpen om de in de eerste fase verwachte resultaten te bereiken (minstens voor M1 en N1, zoals door sommigen vooropgesteld). In werkelijkheid zijn dergelijke banden al in hoge mate op de markt aanwezig en in november 2013 zullen ze ook voor nieuwe voertuigen verplicht worden. Het gemiddelde voordeel qua reductie van het geluidsniveau wordt echter tot 2016 slechts op 0,5 dB(A) geraamd.

4.7.3 De voertuigen moeten dus opnieuw ontworpen, ontwikkeld en gebouwd worden; het is bekend dat de tijd die nodig is om een heel voertuig opnieuw te ontwerpen, naargelang van het type voertuig, van 5 tot 7 jaar varieert voor lichte voertuigen en tot 10 jaar voor zware voertuigen, omdat deze voertuigen dan ook een nieuwe typegoedkeuringsprocedure moeten doorstaan.

<sup>(4)</sup> Bron: ACEA (Europese federatie van autoproducenten).

4.8 In het licht van al het voorgaande vraagt het EESC zich af of het niet wenselijk zou zijn om de termijnen en methodes voor het verwezenlijken van de gewenste reductie van het geluidsniveau te herbekijken. Dit zou gerealiseerd kunnen worden door de overstap naar de eerste fase te schrappen, aangezien die bijkomende hogere kosten voor de hernieuwde typegoedkeuring en andere punten veroorzaakt. Hierbij wordt rechtstreeks (met een betere kosten-batenverhouding) gemikt op het eindresultaat, waarbij in een herziening van de subcategorieën, tenminste in de meest problematische gevallen, en een aangepaste „*lead time*” worden voorzien. Voor nieuwe typegoedkeuringen zou deze zeven jaar en voor nieuwe inschrijvingen negen jaar moeten bedragen.

4.9 Het zou inderdaad om enorme en toenemende investeringen gaan, en dat in een periode waarin bijna alle Europese constructeurs geconfronteerd worden met een marktcrisis die in 2008 is begonnen en die steeds acuter lijkt te worden. Deze investeringen zouden uiteindelijk onvermijdelijk op de schouders van de consumenten terechtkomen, wat het gevaar inhoudt voor een verdere vertraging van de vernieuwing van het wagenpark, vooral bij de vrachtwagens voor goederenvervoer. Dit zou volledig in het nadeel zijn van de doelstelling die met de nieuwe verordening wordt nagestreefd.

Brussel, 25 april 2012

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Staffan NILSSON

---