

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind nivelul sonor al autovehiculelor

COM(2011) 856 final – 2011/0409 (COD)

(2012/C 191/14)

Raportor unic: **dl Virgilio RANOCCHIARI**

La 19 ianuarie 2012 și la 15 decembrie 2011, în conformitate cu articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Consiliul și, respectiv, Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind nivelul sonor al autovehiculelor

COM(2011) 856 final – 2011/0409 COD.

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 17 aprilie 2012.

În cea de-a 480-a sesiune plenară, care a avut loc la 25 și 26 aprilie 2012 (ședința din 25 aprilie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 106 voturi pentru și 1 abținere.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE susține inițiativa Comisiei, care își propune să actualizeze limitele emisiilor de zgomot ale autovehiculelor prin reducerea acestora. O susține chiar dacă propunerea vine într-o perioadă în care industria europeană producătoare de autovehicule se confruntă cu criza de pe piață, declanșată în 2008, dar care nu dă semne de slăbire, punând cu seriozitate problema supracapacității producției în uzinele europene de profil.

1.2 CESE împărtășește inclusiv obiectivele ambițioase formulate în propunere, care, potrivit Comisiei, vor avea drept efect o reducere totală de circa 25 % a poluării fonice produse de vehicule. Într-adevăr, creșterea enormă a traficului, care a avut loc în special în ultimii 20 de ani, făcea necesară o intervenție care să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor.

1.3 CESE observă totuși că, inclusiv în acest caz, nu există o abordare integrată a problemei, care, dacă s-ar fi prevăzut măsuri de intervenție în alte sectoare afiliate, ar fi dus la reduceri și mai mari ale zgomotului, deci mai bine primite de cetățeni, cu un raport cost-beneficii indubitabil mai bun.

1.4 CESE își exprimă, de asemenea, uimirea legată de faptul că noile limite se aplică pe baza unei clasificări a vehiculelor care datează din 1985 și că, prin urmare, nu se ține seama de evoluția pieței, de înmulțirea și diversificarea modelelor și de diferențele lor utilizări. Ar trebui să se introducă noi clasificări, cu limite adecvate specificului lor.

1.5 În cele din urmă, CESE consideră că propunerea nu ia suficient în considerare calendarul necesar realizării măsurilor cerute pentru conformarea la limitele de zgomot. Constructorii

vor trebui să revizuiască de îndată arhitectura vehiculului, căutând un compromis dificil între reducerea zgomotului și respectarea celorlalte prevederi deja în vigoare cu privire la siguranță, consum, gaze de eșapament etc.

1.6 Din aceste motive, CESE ar dori să se revadă calendarul propus, eliminându-se prima etapă (doi ani de la adoptarea regulamentului), care duce, printre altele, la o sporire a costurilor cu reomologarea, și punându-se un accent direct – cu un raport costuri-beneficii mai bun – pe rezultatul final. Perioada de pregătire (*lead time*)⁽¹⁾ corespunzătoare ar trebui, prin urmare, să fie de șapte ani (în loc de cinci) pentru noile omologări și de nouă ani (în loc de șapte) pentru noile înmatriculări.

2. Introducere și context legislativ

2.1 Zgomotul, identificat în mod obișnuit drept „un sunet nedorit” sau „o senzație auditivă dezagreabilă și supărătoare”, se numără printre principalele cauze ale înrăutățirii calității vieții în orașe, putând avea efecte nocive, chiar grave, asupra sănătății cetățenilor⁽²⁾.

2.2 Zgomotul ambiental sau poluarea fonică se măsoară, după cum se știe, în decibeli A (dB(A)), iar sunetele percepute de om variază între 0 dB(A) și 140 dB(A), pragul de durere fiind stabilit la 120 dB(A). Organizația Mondială a Sănătății recomandă un nivel maxim de zgomot în afara „zonelor închise” (case, birouri) de 55 dB(A), dar Agenția Europeană de Mediu consideră că, în zonele urbane, jumătate din populație este expusă la un nivel de zgomot mai ridicat. Pentru

⁽¹⁾ *Lead time* = timpul necesar pentru ca industria să pună în aplicare orice nouă cerință care presupune intervenții structurale asupra vehiculului.

⁽²⁾ JO C 317, 23.12.2009, p. 22.

a oferi un termen de comparație concret, menționăm că pe o stradă rezidențială se înregistrează 50 dB(A), motorul unui avion emite 120 dB(A), un tren de mare viteză - 100 dB(A), un automobil care rulează la viteză maximă - 74 dB(A), însă pe o stradă cu trafic intens zgomotul ajunge la 80 dB(A).

2.3 În cazul în speță, și anume expunerea persoanelor la zgomotul din trafic, măsurile de îmbunătățire a situației pot fi numeroase, dar prima la care se recurge este bineînțeles reducerea zgomotului la sursă, adică reducerea valorilor-limită de nivel sonor al autovehiculelor.

2.4 Nivelul sonor al autovehiculelor cu patru roți face obiectul Directivei 70/157/CE, care stabilea încă din 1970 procedurile de încercare și limitele de zgomot pentru omologarea tip a acestor vehicule. În cursul anilor s-au succedat o serie de modificări ale directivei de bază, prin care s-au micșorat limitele de emisie sonoră cu scopul de a reduce zgomotul ambiental, până în 1996, an în care a avut loc ultima modificare în materie, prin care s-au fixat la 74 dB(A) limitele pentru autovehicule și la 80 dB(A) cele pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri.

2.5 Acest lung proces a dus la rezultate semnificative, emisiile de zgomot atenuându-se în raport cu limitele stabilite prin directiva din 1970 cu 85 % pentru automobile (- 9 dB(A)) și cu peste 90 % pentru vehiculele grele (- 11 dB(A)).

Cu toate acestea, poluarea fonică nu s-a redus proporțional cu noile limite dintr-o serie de motive, primul fiind acela că volumul traficului urban din zilele noastre s-a triplat comparativ cu cel din anii '70. În condițiile acestei creșteri a traficului, se pune întrebarea dacă metodele de încercare utilizate până acum în măsurarea emisiilor de zgomot, în special a celor produse de automobile, sunt încă valabile.

2.6 În acest scop, grupul de lucru privind zgomotul al UNECE⁽³⁾ a elaborat o nouă metodă de încercare, care a fost publicată în 2007 și care, în ultimii trei ani, a fost monitorizată simultan cu metoda în vigoare. Aceasta a permis crearea unei bănci de date care conține rezultatele probelor atât după metoda în vigoare (A), cât și după noua metodă (B), cuantificând și diferența dintre cele două metode.

2.7 Astfel, Comisia Europeană a însărcinat centrul de studii olandez TNO să efectueze o comparație între cele două metode de încercare, care s-a încheiat în martie 2011, când TNO a pus la dispoziția Comisiei raportul pe această temă, denumit VENOLIVA (*Vehicle noise limit values*), care, în bună parte, stă la baza propunerii de regulament care face obiectul acestui aviz.

2.8 În ceea ce privește automobilele, TNO a efectuat controale asupra a 653 de vehicule, evidențiind o diferență medie de 2,1 dB(A) între testul B și testul A. Practic, din câte rezultă, 90 % dintre automobilele controlate se aflau deja sub limita de 74 dB(A) prevăzută, în timp ce vehiculele comerciale grele s-au înscris cu greu în limitele în vigoare, în cazul utilizării testului B.

⁽³⁾ Comisia economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (Geneva, www.unece.org).

3. Conținutul propunerii Comisiei

3.1 Din perspectiva celor prezentate mai sus, Comisia intenționează să abroge directiva din 1970 cu modificările sale ulterioare, și să propună un regulament care să prevadă patru noi cerințe în raport cu legislația în vigoare:

— un nou protocol de încercare;

— noi valori limită;

— dispoziții suplimentare în materie de emisii de zgomot;

— zgomotul minim al vehiculelor electrice și al celor electrice hibride.

3.1.1 Noul protocol de încercare. După cum s-a menționat în introducere, rezultatele obținute cu noua metodă (B) sunt, în funcție de categoriile de vehicule, cu până la 2 dB(A) mai mici decât cele obținute cu vechea metodă (A) în circa 90 % din încercările efectuate. Acest fapt a convins Comisia să stabilească valoarea limită inițială la 72 dB(A) în loc de 74 dB(A), după cum prevede legislația în vigoare.

3.1.2 Noi valori limită în două etape. Într-o primă etapă (doi ani de la data publicării regulamentului), limitele pentru omologarea de tip a vehiculelor ușoare pentru transportul de persoane vor fi reduse cu 2 dB(A), iar pentru cele grele pentru transportul de mărfuri, cu 1 dB(A). În a doua etapă (cinci ani de la data publicării) se prevede o reducere suplimentară cu 2 dB(A) atât pentru vehiculele ușoare, cât și pentru vehiculele grele. După șapte ani de la publicare, toate vehiculele care urmează să fie înmatriculate și vândute vor trebui să corespundă noilor valori limită.

3.1.3 Dispoziții suplimentare în materie de emisii de zgomot (ASEP). Noua metodă de încercare (B) este considerată realistă în condiții de trafic normal, dar, susține Comisia, riscă să fie mai puțin fiabilă în condiții de trafic foarte intens. Din acest motiv, Comisia intenționează să introducă dispoziții suplimentare față de cele utilizate în perioada de monitorizare de trei ani menționată anterior (încercare cu accelerație constantă de 2 m/s²). La acestea se va adăuga testul ASEP (accelerație maximă de 3 m/s²), pentru a apropia emisiile de zgomot înregistrate la sediul de omologare de cele reale, de pe stradă, în condiții de trafic intens.

3.1.4 Zgomotul minim al vehiculelor electrice și al celor electrice hibride. Caracterul silențios al acestor vehicule cu viteză redusă poate reprezenta un pericol pentru nevăzători și nu numai, dat fiind că le lipsește un semnal sonor care să avertizeze în legătură cu faptul că se apropie. Din acest motiv, Comisia recomandă doar ca, fără să existe obligații legale în ce-i privește pe constructori, să se instaleze pe aceste vehicule un sistem acustic denumit AVAS (*Acoustic Vehicle Alerting System* – sistem de avertizare acustică pentru vehicule), pentru care totuși Comisia impune anumite cerințe.

4. Considerații generale

4.1 CESE apreciază și împărtășește inițiativa Comisiei de a actualiza, cu ajutorul regulamentului, valoarea limită a emisiilor de zgomot ale autovehiculelor, având în vedere creșterea deja menționată a traficului în Europa, în special în marile centre urbane.

4.2 Cu toate acestea, CESE deplânge faptul că problema nu a fost examinată dintr-o perspectivă integrată, principii care ar trebui să ghideze toate intervențiile legislative europene, atât în acest sector, cât și în altele, precum și faptul că, în speță, aceasta ar fi dus la rezultate mai rapide, mai importante și, prin urmare, mai vizibile pentru cetățeni, cu un raport costuri-beneficii mai bun.

4.3 Reducerile propuse pentru vehiculele noi ar produce beneficii doar pe termen mediu și lung, odată cu reînnoirea parcului auto. Însă reduceri mult mai semnificative s-ar obține dacă s-ar interveni asupra suprafețelor stradale, a infrastructurilor locale, printr-o gestionare inteligentă a traficului și prin controale atente și efectuate cu regularitate ale vehiculelor aflate în circulație. Întreținerea corespunzătoare a străzilor poate duce la o reducere de peste 5 dB(A), în vreme ce utilizarea unor asfalturi speciale ar putea reduce zgomotul traficului stradal cu până la 10 dB(A). O reducere asemănătoare s-ar obține prin descongestionarea traficului cu ajutorul unor drumuri ocolitoare, al unor benzi rutiere preferențiale, al sistemului de transport inteligent (STI) etc. Desigur, fără a se ignora un alt aspect important, și anume educația conducătorilor auto, adeseori primii responsabili pentru zgomotul excesiv produs de vehiculele lor.

4.4 Apoi nu trebuie uitat că, oricât de mult s-ar putea reduce din punct de vedere tehnic zgomotul produs de autovehicul (motor, admisia aerului, sistem de evacuare etc.), nu se va putea niciodată reduce zgomotul produs de rularea pneurilor pe carosabil. Acest lucru este valabil și în cazul autovehiculelor electrice sau electrice hibride, care sunt în mod evident silențioase când rulează cu viteză redusă, până într-atât încât Comisia ar urma să prevadă instalarea sistemului AVAS pe aceste vehicule. De fapt, un control efectuat pe șase modele diferite de vehicule electrice și electrice hibride comercializate în prezent⁽⁴⁾ a evidențiat faptul că, la o viteză mai mare (50 km/h), zgomotul mediu al acestor vehicule era de 68,3 dB(A), deci peste cei 68 dB(A) impuși autovehiculelor cu motor cu combustie internă, potrivit noului regulament!

4.5 Cu toate acestea, în ceea ce privește conținutul regulamentului, CESE își pune unele întrebări și formulează câteva semne de întrebare, care ar putea fi abordate în cursul dezbaterilor din Parlamentul European și din Consiliu.

4.6 Prima întrebare privește „**categorizarea**” vehiculelor în vederea reducerii zgomotului. Categoriile prevăzute sunt cele „istorice”, care datează din 1985. Nu s-a ținut seama de evoluția pieței, adică de înmulțirea și diversificarea modelelor

și de diferitele lor utilizări. Fără a intra în detalii, CESE este de părere că revizuirea categoriilor prin introducerea de noi subcategorii, cu limite adaptate în mod clar la specificitatea fiecăreia, ar reflecta mai bine realitatea actuală și previzibilă a parcurilor auto. Doar câteva exemple: subcategoria M3, autobuze urbane și de turism, nu prevede diferențe între cele două tipuri.

Încă și mai gravă este situația automobilelor cu performanțe ridicate, așa-numitele mașini sport, sector de nișă în ce privește volumul producției, dar vârf de excelență al industriei auto europene în lume, cu efecte inovatoare pentru dezvoltarea autovehiculelor de serie. Dacă nu se redefinesc subcategoriile de la M1 (automobile), va fi foarte greu să se continue să se producă și deci să se vândă aceste autovehicule, dat fiind că acestea deja vor trebui să-și reducă zgomotul cu 6-7 dB(A) în numai 5 ani.

4.7 Al doilea motiv, mai important, de surprindere pentru CESE îl reprezintă calendarul prevăzut de Comisie, care – având intenția de a recupera lipsa actualizărilor din ultimii ani – nu pare să țină seama în mod corespunzător de timpul de pregătire (*lead time*) necesar pentru constructori.

4.7.1 O reducere de 2 dB(A) în prima etapă, pentru toate vehiculele ușoare, și de 1 dB(A) pentru cele grele presupune deja o modificare a arhitecturii vehiculului, care cere un enorm efort industrial, întrucât, de fapt, trebuie să se obțină reducerea zgomotului, dar totodată trebuie să se asigure respectarea altor prevederi aflate în vigoare (siguranță, gaze de eșapament, consum etc.). De exemplu, intervențiile necesare duc la o creștere a masei vehiculului adesea foarte semnificativă (creșterea volumului evacuării, adăugarea de protecții și materiale de izolare fonică), ceea ce duce la creșterea consumului, deci și a gazelor de eșapament poluante. Trebuie înțeles că orice intervenție în materie privește vehiculul în ansamblul său, toate piesele fiind considerate surse de zgomot extern: prin urmare, nu se pot obține rezultate doar prin simpla montare a unor dispozitive.

4.7.2 De asemenea, nici beneficiile care ar deriva din reducerea zgomotului produs de pneuri, după cum se prevede în Regulamentul nr. 661/2009, nu ar putea ajuta la atingerea rezultatelor așteptate în prima etapă (în opinia unora, cel puțin pentru categoriile M1 și N1). În realitate, aceste pneuri sunt prezente deja în mare măsură pe piață și vor deveni obligatorii pentru vehiculele noi, începând din noiembrie 2013. Totuși, beneficiul mediu estimat din perspectiva reducerii zgomotului a fost evaluat la 0,5 dB(A) începând abia din 2016.

4.7.3 Deci vehiculele vor trebui regândite, reconcepute, reproiectate; se știe că reproiectarea unui vehicul în întregime necesită între 5 și 7 ani, în funcție de tip, pentru vehiculele ușoare, și până la 10 ani pentru vehiculele grele, în plus fiind necesară o nouă omologare de tip.

⁽⁴⁾ Sursa: Asociația europeană a constructorilor de automobile (ACEA).

4.8 Din perspectiva celor menționate mai sus, CESE se întreabă dacă nu ar fi mai oportun să se revizuiască termenele și modurile de realizare a reducerii urmărite a zgomotului. Aceasta s-ar putea realiza prin eliminarea primei etape, care presupune creșterea suplimentară a costurilor pentru reomologarea de tip, și prin concentrarea direct asupra rezultatului final (cu un raport costuri-beneficii mai bun), prevăzându-se o revizuire a subcategoriilor, cel puțin în cazurile mai problematice, și un timp de încercare (*lead time*) mai bine adaptat, și anume 7 ani pentru noile omologări de tip și 9 ani pentru înmatriculările noi.

4.9 De fapt, ar fi vorba totuși despre un angajament în direcția unor investiții treptate de o importanță enormă, într-o perioadă în care aproape toți constructorii auto europeni se confruntă cu o criză a pieței care, începută în 2008, pare să devină din ce în ce mai acută. Aceste investiții ar fi suportate în mod inevitabil de consumatori, existând riscul unei încetiniri și mai pronunțate a reînnoirii parcului auto, în special pentru vehiculele grele destinate transportului de mărfuri, în ciuda obiectivului pe care și l-a propus noul regulament.

Bruxelles, 25 aprilie 2012

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON
