

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o ravni hrupa motornih vozil

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

(2012/C 191/14)

Samostojni poročevalec: **g. RANOCCHIARI**

Svet in Evropski parlament sta 19. januarja 2012 oziroma 15. decembra 2011 sklenila, da v skladu s členom 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o ravni hrupa motornih vozil

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

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 17. aprila 2012.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 480. plenarnem zasedanju 25. in 26. aprila 2012 (seja z dne 25. aprila) s 106 glasovi za in 1 vzdržanim glasom.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja pobudo Komisije za posodobitev mejnih vrednosti emisij hrupa motornih vozil, tako da se zmanjšajo. In to ne glede na to, da je predlog oblikovan v obdobju, ko se evropska avtomobilska industrija spopada s krizo na trgu, ki se je začela leta 2008 in še kar ni popustila, ter posebno poudarja problem presežne proizvodnje v evropskih proizvodnih obratih.

1.2 EESO se strinja tudi z velikopoteznimi cilji predloga, ki bodo po mnenju Komisije omogočili skupno zmanjšanje hrupa vozil za okoli 25 %. Dejansko je ogromno povečanje prometa, ki ga je mogoče zaznati predvsem v zadnjih dvajsetih letih, zahtevalo ukrepanje za zaščito zdravja in dobrobiti državljanov.

1.3 Vendar pa EESO ugotavlja, da v tem primeru ni celostnega pristopa k problematiki, ki bi s pomočjo intervencijskih ukrepov v drugih povezanih sektorjih zagotovil še učinkovitejše zmanjšanje hrupa, ki bi ga državljanji še bolj izrazito občutili, in sicer z nedvomno boljším razmerjem med stroški in koristmi.

1.4 EESO je poleg tega izredno zaskrbljen glede tega, da se nove mejne vrednosti uporabljajo na podlagi klasifikacije vozil, ki sega v leto 1985 in torej ne upošteva sprememb trga z večjim številom in izbiro modelov ter njihovo različno uporabo. Treba bi bilo vključiti nove razrede z mejnimi vrednostmi, ki ustrezajo njihovim posebnim lastnostim.

1.5 EESO poleg tega tudi meni, da predlog v zadostni meri ne upošteva nujnih rokov za uresničitev potrebnih ukrepov za

prilagoditev vozil mejnim vrednostim hrupa. Proizvajalci bodo morali nemudoma revidirati celotno strukturo vozil, da bi poskusili najti kompromis med zmanjšanjem hrupa in spoštovanjem drugih predpisov, ki že obstajajo na področju varnosti, porabe, emisij itd.

1.6 Zaradi vseh teh razlogov EESO poziva k reviziji predlaganega časovnega okvira ter odpravi njegove prve faze (dve leti po sprejetju uredbe), saj povečuje stroške, kot na primer za ponovno homologacijo. Treba bi se bilo neposredno osredotočiti – z boljším razmerjem med stroški in koristmi – na končni rezultat z ustreznim časom za uskladitev z zahtevami ⁽¹⁾, ki bi tako bil sedem (in ne pet) let za nove homologacije ter devet (in ne sedem) let za nove registracije.

2. Uvod in zakonodajni okvir

2.1 Hrup, ki je navadno opisan kot „neželeni zvok“ ali pa kot „neprijeten ali nadležen zvok“ najpomembneje prispeva k vse slabši kakovosti življenja v mestih s potencialno škodljivimi ali resnimi vplivi na javno zdravje ⁽²⁾.

2.2 Hrup okolja ali onesnaževanje s hrupom se, kot je znano, meri v A-vrednotenih decibelih (dB(A)), človekovo slišno območje pa obsega od 0 dB(A) do 140 dB(A), pri čemer je prag bolečine pri 120 dB(A). Po mnenju Svetovne zdravstvene organizacije je 55 dB(A) najvišja sprejemljiva raven hrupa zunaj zaprtih prostorov (hiš, pisarn). Vendar pa je po mnenju Evropske agencije za okolje na mestnih območjih več kot polovica prebivalstva izpostavljena višjim ravnam hrupa.

⁽¹⁾ Čas, ki ga industrija potrebuje za uresničenje novih zahtev, povezanih s konstrukcijskimi spremembami vozila.

⁽²⁾ UL C 317, 23.12.2009, str. 22.

Za namene praktične ocene je treba upoštevati, da naj bi bile ravni hrupa v stanovanjski četrti 50 dB(A), da reaktivno letalo proizvede hrup v vrednosti 120 dB(A), hitri vlak 100 dB(A), vozilo največ 74 dB(A), da pa hrup na zelo prometni ulici lahko doseže 80 dB(A).

2.3 V posebnem primeru prometnega hrupa je mogoče sprejeti več ukrepov, vendar ni nobenega dvoma, da je prvi korak zmanjšanje hrupa pri viru, tj. omejitev ravni hrupa posameznih vozil.

2.4 Ravni hrupa vozil s štirimi kolesi je obravnavala Direktiva 70/157/EGS, ki je že zgodaj – leta 1970 – določila postopke za preskušanje in omejevanje ravni hrupa pri homologaciji vozil. Skozi leta je bila direktiva večkrat spremenjena, mejne vrednosti hrupa so bile zmanjšane, da bi se zmanjšal hrup okolja, in najnovejša sprememba leta 1996 je za mejne vrednosti določila 74 dB(A) za avtomobile ter 80 dB(A) za težka tovorna vozila.

2.5 Ta dolg proces je privedel do pomembnih rezultatov, saj so se emisije hrupa glede na mejne vrednosti, določene v direktivi iz leta 1970, znižale za 85 % za avtomobile (– 8 dB(A)) in 90 % za težka vozila (– 11 dB(A)).

Vendar pa zmanjšanje hrupa ni sorazmerno z novimi mejnimi vrednostmi iz več razlogov, predvsem zato, ker se je cestni promet od sedemdesetih let prejšnjega stoletja potrojil. Zaradi tega povečanja prometa se pojavlja tudi vprašanje veljavnosti preskusnih metod za emisije hrupa, ki so se uporabljale doslej, še zlasti za avtomobile.

2.6 Zato je delovna skupina za hrup v okviru Ekonomske komisije ZN za Evropo ⁽³⁾ razvila novo preskusno metodo, ki jo je objavila leta 2007 in ki jo je zadnja tri leta nadzorovala skupaj z obstoječo metodo. S tem je bilo mogoče sestaviti podatkovno zbirko rezultatov z uporabo obstoječe preskusne metode A in nove preskusne metode B ter ovrednotiti razlike med rezultati obeh metod.

2.7 Evropska komisija je zato nizozemsko organizacijo za uporabne znanstvene raziskave (TNO) zadolžila, da opravi primerjavo obeh preskusnih metod, ki je bila dokončana marca 2011, ko je TNO Komisiji predstavila svoje poročilo z naslovom VENOLIVA (Vehicle Noise Limit Values - mejne vrednosti hrupa vozil). Predlog uredbe, ki ga obravnava to mnenje, v veliki meri temelji na tem poročilu.

2.8 Ko gre za avtomobile, je TNO testirala 653 vozil in ugotovila, da je med preskusom B in preskusom A povprečna razlika – 2,1 dB(A). V praksi se je izkazalo, da je bilo 90 % testiranih vozil že pod določeno mejno vrednostjo 74 dB(A),

medtem ko so težka gospodarska vozila komajda ostala pod zdajšnjo mejno vrednostjo, ko je bil izveden preskus B.

3. Predlog Evropske komisije

3.1 Glede na zgoraj navedeno Komisija načrtuje odpravo direktive iz leta 1970 in njenih sprememb ter predložitev uredbe, ki k obstoječi zakonodaji dodaja štiri nove zahteve:

— nove preskusne protokole;

— nove mejne vrednosti;

— dodatne določbe za emisije hrupa in

— minimalno raven hrupa za električna in električna hibridna vozila.

3.1.1 **Novi preskusni protokoli.** Kot je bilo navedeno že v uvodu, so rezultati, pridobljeni na podlagi nove metode B do 2 dB(A), nižji od rezultatov na podlagi uporabe stare metode A pri okoli 90 % opravljenih preskusov. To je Komisijo prepričalo, da začetnih mejnih vrednosti ne določi pri sedanjih 74 dB(A), temveč pri 72 dB(A).

3.1.2 **Novo mejne vrednosti v dveh fazah.** V prvi fazi (dve leti po objavi uredbe) bodo mejne vrednosti za homologacijo lahkih osebnih vozil znižane za 2 dB(A), za težka gospodarska vozila pa za 1 dB(A). V drugi fazi (pet let po objavi uredbe) bodo vrednosti za lahka in težka vozila nadalje znižane za 2 dB(A). Sedem let po objavi pa bodo te nove mejne vrednosti, da bi bila registrirana, morala upoštevati vsa vozila.

3.1.3 **Dodatne določbe za emisije hrupa (ASEP).** Nova preskusna metoda B se v običajnih pogojih v prometu obravnava kot realistična, vendar pa Komisija meni, da bi lahko bila manj zanesljiva v zelo gostem prometu. Zato namerava Komisija poleg določb, ki se uporabljajo v že omenjenem triletnem obdobju spremljanja (preskus stabilnega pospeška pri 2,0 m/s²), uvesti dodatne določbe glede preskusov. To bo dopolnjeno še s preskusom ASEP (največji pospešek 3,0 m/s²), da se emisije hrupa, registrirane ob opravljeni homologaciji, približajo emisijam hrupa v dejanskih pogojih na cesti v gostem prometu.

3.1.4 **Minimalna raven hrupa za električna in električna hibridna vozila.** Vozila z nizko hitrostjo povzročajo malo hrupa, zato so lahko nevarna za slabovidne in druge ljudi, ki jih ne morejo slišati, ko se približujejo. Komisija je zato zgolj pozvala, ni pa od proizvajalcev zahtevala, da se tovrstna vozila opremijo s sistemom vozila za zvočno opozarjanje (AVAS), za katerega pa je določila zahteve.

⁽³⁾ Ekonomska komisija ZN za Evropo s sedežem v Ženevi (www.unece.org).

4. Splošne ugotovitve

4.1 EESO pozdravlja in podpira pobudo Komisije za posodobitev mejnih vrednosti hrupa za motorna vozila v obliki uredbe glede na ugotovljeno povečanje prometa v Evropi, zlasti na poseljenih območjih.

4.2 EESO kljub temu obžaluje, da problematika ni bila preučena z namenom razvoja celostnega pristopa, ki bi moral biti vodilno načelo vse zakonodaje EU tako v tem kot v drugih sektorjih, kar bi v tem primeru omogočilo hitrejšo in pomembnejše rezultate, ki bi jih javnost lahko lažje prepoznala, z boljšim razmerjem med stroški in koristmi.

4.3 Predlagana zmanjšanja za nova vozila bodo zagotovila zgolj srednjeročne oziroma dolgoročne koristi, ko bo končana prenova sedanjega voznega parka. Veliko večja zmanjšanja bi bilo mogoče doseči z vplivanjem na cestne površine in lokalno infrastrukturo in s pametnim upravljanjem prometa ter rednejšimi in temeljitejšimi pregledi vozil na cesti. Ustrezno vzdrževanje cest bi lahko povzročilo zmanjšanje nad 5 dB(A), medtem ko bi se z uporabo posebnih vrst asfalta hrup prometa lahko zmanjšal do 10 dB(A). Podobno zmanjšanje je mogoče doseči z razbremenitvijo cest, npr. z dodatnim uvajanjem obvoznic, pasov, namenjenih samo avtobusom, in inteligentnih prometnih sistemov (ITS). In ne smemo zanemariti pomembnega vidika ozaveščanja voznikov, ki so pogosto odgovorni za to, da so njihova vozila prehrupna.

4.4 Nenazadnje ne smemo pozabiti, da ne glede na to, kako močno zmanjšamo hrup vozil (motor, vsesavanje, izpušna cev itd.), nam ga nikoli ne bo uspelo zmanjšati pod ravnjo kotalnega hrupa pnevmatik na cestah. To se nanaša tudi na električna in električna hibridna vozila, ki so pri svoji najnižji hitrosti motorja zagotovo tiha, celo tako tiha, da Komisija načrtuje, da bi se opremila s sistemom AVAS. Dejansko je preskus, izveden na šestih različnih električnih in električnih hibridnih modelih, ki so trenutno na trgu⁽⁴⁾, pokazal, da je povprečen hrup teh vozil pri visoki hitrosti (50 km/h) 68,3 dB(A), tj. višji od 68 dB(A), ki ga določa nova uredba za vozila z motorji z notranjim izgorevanjem.

4.5 EESO ima kljub temu vrsto vprašanj in pomislekov glede predlagane uredbe, ki bi jih bilo mogoče rešiti oz. odpraviti v okviru razprave v Evropskem parlamentu in Svetu.

4.6 Prvo vprašanje zajema „**kategorizacijo**“ vozil za namene zmanjšanja hrupa. Navedene kategorije so „stare“ kategorije iz leta 1985. Razvoj trga ter s tem višje število in večji obseg modelov za različne namene se pri tem niso upoštevali. Brez

spuščanja v podrobnosti EESO verjame, da bi revizija kategorij in vključitev novih podkategorij, seveda z mejnimi vrednostmi, ki bi ustrezale njihovim posebnostim, zagotovila jasnejšo sliko vozil, ki so trenutno ali pa še bodo del voznega parka. Kot primer: podkategorija M3 za mestne in turistične avtobuse ne razlikuje med tema dvema tipoma.

Stanje je še celo bolj kritično za visoko zmogljive avtomobile, t. i. športne avtomobile. Z vidika obsega proizvodnje gre za specializirani sektor, ki je tudi področje odličnosti za evropsko avtomobilsko industrijo v svetu z inovativnimi učinki na avtomobile množične proizvodnje. Če podkategorija M1 (avtomobili) ne bo drugače opredeljena, bo zelo težko nadaljevati s proizvodnjo in posledično s prodajo teh vozil, saj bo na voljo zgolj pet let za znižanje njihovih ravni hrupa za 6/7 dB(A).

4.7 Drugi in še večji pomislek EESO pa je, da časovni okvir, ki ga je zato, da bi nadoknadila nezadostne posodobitve predpisov v preteklih letih, predlagala Komisija, ne upošteva v zadostnem obsegu **časa za usklajitev z zahtevami**, ki ga potrebujejo proizvajalci.

4.7.1 Znižanje mejnih vrednosti v prvi fazi za 2 dB(A) za vsa lahka vozila in za 1 dB(A) za vsa težka vozila vključuje konstrukcijske spremembe vozil, kar zahteva znatna prizadevanja industrije, ki bo morala tako znižati ravni hrupa, hkrati pa upoštevati preostale že obstoječe zahteve v zvezi z varnostjo, porabo, emisijami in drugimi vidiki. Zahtevane spremembe bodo na primer znatno povečale težo vozila (povečana prostornina izpušne cevi, dodatni zaščitni materiali in materiali, ki absorbirajo zvok), kar bo povzročilo večjo porabo in s tem večje emisije onesnaževal. Treba se je zavedati, da bo vsakršen ukrep na tem področju vplival na celotno vozilo in njegove dele z vidika možnih virov zunanega hrupa. Dejansko je zgolj s poenostavitvijo posameznih ukrepov nemogoče zagotoviti kakršne koli rezultate.

4.7.2 Doseganju rezultatov, ki se pričakujejo v prvi fazi (kot so trdili nekateri – vsaj za kategoriji M1 in N1), tudi ne bodo pomagale pričakovane koristi zaradi nižjih emisij, ki jih povzročijo pnevmatike, na podlagi uredbe (ES) št. 661/2009. Te pnevmatike so v velikem obsegu dejansko že na voljo na trgu in bodo od novembra 2013 obvezne za nova vozila. Kljub temu je bila povprečna korist z vidika zmanjšanja hrupa ovrednotena na 0,5 dB(A) šele leta 2016.

4.7.3 Vozila bo zato treba drugače zasnovati, drugače razviti in drugače oblikovati. Novo oblikovanje celotnega lahkega vozila naj bi zahtevalo pet do sedem let, odvisno od vrste, novo oblikovanje težkega vozila pa do 10 let, pri čemer je potrebna tudi nova homologacija.

⁽⁴⁾ Vir: Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA).

4.8 Glede na navedeno se EESO sprašuje, ali ne bi bilo bolje preučiti časovne okvire in metode za uresničitev predlaganega zmanjšanja hrupa. To bi bilo mogoče izvesti z odpravo prve faze, ki vključuje dodatne stroške v smislu homologacije, z neposrednim osredotočanjem na končni rezultat (z boljšimi razmerji med stroški in koristmi), z revizijo podkategorij, vsaj za težavnejše primere, in določitev ustrežnejšega časa za uskladitev z zahtevami, tj. sedem let za nove homologacije in devet let za nove registracije.

4.9 To bi sicer vključilo postopno vlaganje znatnih razsežnosti v času, ko se skoraj vsi evropski proizvajalci spoprijemajo s krizo na trgu, ki se je začela leta 2008 in se zdi čedalje hujša. Ta vlaganja bodo neizogibno preložena na ramena potrošnikov, ob tveganju, da se bo vozni park obnavljal še počasneje, zlasti v primeru težkih tovornih vozil, kar bi škodilo cilju nove uredbe.

V Bruslju, 25. aprila 2012

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Staffan NILSSON
