

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 92/23/EEG om däck och däckmontering på motorfordon och släpvagnar till dessa fordon" ⁽¹⁾

(98/C 235/05)

Den 6 januari 1998 beslutade rådet i enlighet med artikel 100a i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för industri, handel, hantverk och tjänster, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 6 maj 1998. Föredragande var Edoardo Bagliano.

Vid sin 355:e plenarsessionen den 27-28 maj 1998 (sammanträdet den 27 maj 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 101 röster för och 2 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Kommissionens förslag till direktiv är ett bra komplement till de åtgärder som hittills antagits mot det buller som orsakas av vägtrafiken.

1.2. Direktivet 70/157/EEG om tillåten ljudnivå för motorfordon är upplagt så att det framhåller — och sålunda begränsar — enbart det buller som härrör från avgassystemet och fordonens mekaniska delar. Tidigare var dessa två faktorer faktiskt den främsta bullerkällan.

1.2.1. De allt strängare tekniska kraven som uppkommit genom de olika ändringarna av nämnda direktiv har resulterat i en kraftig minskning av bullret från dessa källor, men samtidigt har det accentuerat problemet med det buller som uppstår vid kontakten mellan rullande däck och vägbanan.

1.3. Detta framhålls i artikel 4 i den senaste ändringen av ovan nämnda direktiv 70/157/EEG (direktiv 92/97/EEG av den 19 december 1992) i vilket rådet ger kommissionen i uppdrag att lägga fram ett förslag som syftar till att begränsa det buller som uppkommer vid kontakten mellan rullande däck och vägbanan och att förena dessa krav med säkerhetskraven. Med det aktuella förslaget till direktiv fyller man sin uppgift.

1.3.1. Det är i själva verket en ändring av direktiv 92/93/EEG om däck och däckmontering på motorfordon och släpvagnar — som dock inte behandlade buller. Den fastställer såväl en metod för att mäta bullret från ett rullande däck som den högsta tillåtna nivån för olika typer av däck.

2. Allmänna synpunkter

2.1. Tillämpningsområdet för detta förslag till direktiv gäller alla typer av däck, monterade såväl på fordon i kategorin M1 som på lätta och tunga nyttofordon (i kategorin M2, M3, N1, N2 och N3) och deras släpvagnar.

Undantagna är fordon tillverkade för annat än person- eller varutransport men som ändå tillfälligtvis kan utnyttja väginfrastrukturen (t.ex. jordbrukstraktorer).

2.1.1. Kommissionen har därför utvecklat — även med tanke på det vida tillämpningsområdet — en gemensam mätmetod men föreslår differentierade högsta tillåtna bullernivåer alltefter fordonskategori. Inom varje kategori är dessa nivåer sedan kopplade:

— för personbilar: till den nominella fälgbredden (däri- genom tas hänsyn till begränsningar till följd av väggrepp och särskilt bruk);

— för nyttofordon: till däckets specifika användning (normalt bruk, snötäckta vägar, särskilt bruk).

2.1.2. Man har på så sätt försökt fastställa normer som syftar till att begränsa det buller som uppkommer vid kontakten mellan rullande däck och vägbanan utan att för den skull äventyra trafiksäkerheten.

2.1.3. Bullernivåer som uppkommer vid olika väg- beläggningar (eller vid olika atmosfäriska förhållanden), med liknande däck, omfattas däremot inte av detta direktiv. I det sammanhanget påminner kommittén om att det i den tolfte beaktandemeningen i direktiv 92/97/EEG av den 19 december 1992 sägs att "det är nödvändigt att fortsätta studier och undersökningar för att få fram indexsiffror så att objektiva siffror för vägljuförighet kan fastställas".

3. Tidsplan

3.1. I förslaget till direktiv föreskrivs att dessa bestämmelser skall tillämpas från och med den 1 oktober 2001. Detta gäller både för nya typer av däck som finns på marknaden och för nya fordon, på vilka man enbart får montera däck som uppfyller kraven i bestämmelserna.

3.2. Från och med den 1 oktober 2005 måste alla däck på marknaden uppfylla kraven i detta förslag till direktiv.

⁽¹⁾ EGT C 30, 28.1.1998, s. 8.

3.3. Undantagna från bestämmelserna i förslaget till direktiv är:

- däck som är avsedda att monteras på fordon som inregistrerats för första gången före den 1 oktober 1980;
- provisoriska reservdäck, däckkategorier avsedda för hastigheter under 80 km/h eller med en nominell fälgdiameter som inte överskrider 254 mm.

4. Särskilda synpunkter

4.1. Mätmetoden bygger på att man mäter bullret från ett rullande däck vid en normalhastighet av 80 km/h medan fordonet färdas med motorn avstängd och växeln i friläge, på normal vägbeläggning.

4.1.1. De åtgärder som kommer att vidtas för att följa dessa bestämmelser kommer sålunda att få optimal effekt, när det gäller att minska bullret från biltrafik i områden utanför städerna och biltrafik som håller en jämn hastighet.

4.1.2. Däremot kontrolleras inte bullret från ett accelererande eller bromsande däck, vanliga företeelser vid stadstrafik och trafikstockningar. Kommittén medger för övrigt att det inte finns någon vedertagen provmetod när det gäller denna så viktiga fråga.

4.2. Tekniska lösningar, som krävs för att säkerställa däckens prestanda för särskilt bruk, t.ex. på snötäckta vägar eller grusvägar, motiverar högre bullergränsvärden än vad som fastställs i förslaget till direktiv.

4.2.1. Differentierade gränsvärden är också motiverade för däck (på fordon), vilkas egenskaper bör vara förenliga med prestationsförmågan hos fordonen på vilka de är monterade, i syfte att säkerställa maximal körsäkerhet. Kommittén stöder detta synsätt.

4.3. De föreslagna bullernivåerna är rimliga eftersom de — även om det innebär betydande ansträngningar för däckindustrin — är möjliga att förverkliga industriellt inom den fastställda tidsplanen.

4.3.1. Dessa ”nivåer” svarar dessutom mot förväntningarna från allmänheten, som väntar på insatser för att minska buller från biltrafiken, och ger ett ytterligare

bidrag till de förbättringar som redan åstadkommit av bilindustrin på detta område.

4.4. De datum för när bestämmelserna skall träda i kraft som föreskriv i förslaget till direktiv stämmer överens med de tidsplaner som är nödvändiga för däckindustrins anpassning.

4.4.1. Rådet måste dock förhå sig till industrin om det finns däcktyper, som redan uppfyller kraven i dessa bestämmelser, tillgängliga för alla fordonsmodeller som kommer att tillverkas under 2001, den tidpunkt då det enbart får monteras däck som överensstämmer med nivåerna i det aktuella förslaget till direktiv.

4.4.2. Kommittén anser det realistiskt att man skjuter upp detta datum åtminstone två år (dvs. 2003) för nyligen inregistrerade fordon (gamla modeller) och låta 2001 kvarstå som datum för enbart nytypgodkännande (nya modeller).

4.5. Kommissionens uttalande att dessa bestämmelser utgör ett första steg i kampen mot det buller som uppstår vid kontakten mellan rullande däck och vägbanan är viktigt, liksom också att de bör granskas efter hand mot bakgrund av den effekt de haft på marknaden och på miljön.

4.5.1. Detta uttalande som ingår i ”motiveringen” bör dock upprepas som nr (6) i beaktandedelen i samma förslag till direktiv:

”Bestämmelserna, som syftar till att minska det buller som uppstår vid rullande däck kontakt med vägbanan, utgör ett första steg i strävan att minska denna bullerkälla. I ett senare skede bör bestämmelserna granskas mot bakgrund av den effekt de har haft på marknaden och på miljön. I det sammanhanget skall hänsyn tas till att typen av vägbeläggning kommer att få allt större betydelse som bullerkälla.”

Detta förslag till ”beaktande” knyter an till och kompletterar den tolfte beaktandemeningen i direktiv 92/97/EG som citeras i föregående punkt 2.1.3.

5. Sammanfattning

Kommittén stöder direktivets målsättning och rekommenderar särskilt:

- att man beaktar synpunkten i punkt 4.4 och
- att man fäster större vikt — på lämpligt ställe i beaktandedelen — vid att granska effekten av de vidtagna åtgärderna.

Bryssel den 27 maj 1998.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Tom JENKINS