



*Европейски икономически и социален комитет*

**INT/621**  
**Ниво на шума от**  
**моторни превозни**  
**средства**

Брюксел, 25 април 2012 г.

**СТАНОВИЩЕ**

на Европейския икономически и социален комитет  
относно

**„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета  
относно нивото на шума от моторни превозни средства“**  
COM(2011) 856 final – 2011/0409 (COD)

Единствен докладчик: г-н **Ranocchiari**

На 19 януари 2012 г. Съветът и на 15 декември 2011 г. Европейският парламент решиха, в съответствие с член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно:

*„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно нивото на шума от моторни превозни средства“  
COM(2011) 856 final – 2011/0409 (COD).*

Специализирана секция „Единен пазар, производство и потребление“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 17 април 2012 г.

На 180-ата си пленарна сесия, проведена на 25 и 26 април 2012 г. (заседание от 25 април), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 106 гласа „за“ и 1 глас „въздържал се“.

\*

\* \*

## 1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 ЕИСК подкрепя инициативата на Комисията, която има за цел да актуализира и същевременно да намали граничните стойности на звука, излъчван от моторни превозни средства, независимо от това, че предложението се прави в период, когато европейската автомобилна индустрия е изправена пред криза на пазара, която започна през 2008 г. и все още не стихва, извеждайки на преден план проблема за прекалено големия производствен капацитет на европейските заводи.
- 1.2 ЕИСК споделя и амбициозните цели на предложението, които според Комисията ще доведат до общо намаление на шумовото замърсяване от превозните средства с приблизително 25%. Наистина, огромното увеличение на движението, което се наблюдава особено през последните двадесет години, изискваше мерки за опазване на здравето и благосъстоянието на гражданите.
- 1.3 Въпреки това ЕИСК отбелязва, че и в този случай липсва интегриран подход към проблема, при който, ако бяха предвидени мерки и в други свързани сектори, щеше да се стигне до още по-ефикасно намаление на шума. Следователно то щеше да се усети в по-голяма степен от гражданите и несъмнено да доведе до по-добро съотношение разходи/ползи.
- 1.4 ЕИСК изразява също силно учудване от факта, че новите гранични стойности се прилагат въз основа на класификация на превозните средства от 1985 г., в която следователно не се отчита развитието на пазара, довело до нарастване на броя и разнообразяване на моделите и техните различни предназначения. Би трябвало да се включат нови класове с подходящи гранични стойности в зависимост от техните специфики.

- 1.5 Накрая, ЕИСК счита, че предложението не отчита в достатъчна степен необходимите срокове за реализиране на мерките, които се изискват за адаптиране към граничните стойности на шума. Производителите ще трябва да започнат веднага да преразглеждат цялата структура на съответното превозно средство, търсейки труден компромис между намаляването на шума и спазването на вече съществуващите предписания в областта на сигурността, разхода, емисиите и др.
- 1.6 Поради всички тези причини ЕИСК призовава да се преразгледат предложените срокове, като се премахне първата фаза (две години след приемането на регламента), която води до увеличаване на разходите във връзка с повторни одобрения на типа и други, а усилията се насочат направо към постигане на финалния резултат с по-добро съотношение разходи/ползи и като се предвиди достатъчен преходен период<sup>1</sup>, който в този случай би трябвало да бъде седемгодишен (а не петгодишен) за новите одобрения на типа и деветгодишен (а не седемгодишен) за новите регистрации.

## 2. Въведение и законодателен контекст

- 2.1 Шумът, който обикновено се определя като „нежелан звук“ или „неприятно и досадно слухово усещане“, е сред основните причини за влошаването на качеството на живота в градовете и може да доведе до вредни последици, включително тежки, за здравето на гражданите<sup>2</sup>.
- 2.2 Както е известно, шумът в околната среда, наричан още шумово замърсяване, се измерва в децибели А (dB(A)), а възприеманите от човека звуци варират от 0 dB(A) до 140 dB(A), като се определя праг на болката от 120 dB(A). Световната здравна организация препоръчва максимално ниво на шума извън „затворени помещения“ (домове, офиси) от 55 dB(A), но Европейската агенция за околната среда счита, че в градските райони половината от населението е изложено на по-високи нива на шума. За да се предостави конкретна база за сравнение, може да се припомни, че на една улица в жилищен район се регистрират 50 dB(A), двигателят на един реактивен самолет издава звук от 120 dB(A), един високоскоростен влак – 100 dB(A), един лек автомобил – най-много 74 dB(A), но на улица с натоварено движение шумът достига 80 dB(A).
- 2.3 В конкретния случай, а именно излагането на хората на шума от движението, могат да бъдат предприети множество мерки за подобряване на положението, но със сигурност първата, към която се прибягва, е намаляването на шума при източника, т.е. намаляването на граничните стойности на звука от отделните превозни средства.

---

<sup>1</sup> Преходен период (*Lead time*): време, необходимо на индустрията, за да приложи всички нови изисквания, които включват структурни промени в превозното средство.

<sup>2</sup> [ОВ С 317, 23.12.2009 г., стр. 22.](#)

2.4 Нивото на звука от четириколесните моторни превозни средства е предмет на Директива 70/157/ЕИО, с която още през 1970 г. бяха определени процедурите на изпитване и граничните стойности на шума за целите на одобрението на типа на самите превозни средства. С течение на годините бяха приети редица изменения на основната директива, с които граничните стойности на излъчвания звук бяха намалени, за да се намали шумът в околната среда. Това продължи до 1996 г., когато бяха приети последните мерки в тази област, определящи гранични стойности от 74 dB(A) за леките автомобили и от 80 dB(A) за по-тежките товарни превозни средства.

2.5 Този дълъг процес постигна съществени резултати с намаляване на излъчвания звук спрямо граничните стойности, определени в директивата от 1970 г., с 85% за леките автомобили (-8 dB(A)) и с над 90% за тежкотоварните автомобили (-11 dB(A)).

Въпреки това шумовото замърсяване не беше намалено пропорционално на новите гранични стойности поради редица причини, като на първо място е увеличението на пътното движение, което от седемдесетте години до днес стана три пъти по-интензивно. Предвид това увеличение на движението беше поставена под въпрос и достоверността на използваните досега методи на изпитване при измерването на излъчвания звук, най-вече от леките автомобили.

2.6 За тази цел работната група на ИКЕ на ООН<sup>3</sup> за шума разработи нов метод на изпитване, който бе публикуван през 2007 г. и през последните три години беше наблюдаван успоредно със съществуващия метод. Това даде възможност за създаване на база данни, съдържаща резултатите от изпитванията, извършени както в съответствие с настоящия (А), така и в съответствие с новия метод (Б), като беше изчислена и разликата между двата метода.

2.7 Впоследствие Европейската комисия възложи на нидерландския изследователски център TNO да извърши сравнение между двата метода на изпитване, което приключи през март 2011 г., когато TNO представи на Комисията своя доклад, озаглавен VENOLIVA (Vehicle noise limit values – „Гранични стойности на шума от превозно средство“), който допринесе до голяма степен за предложението за регламент, предмет на настоящото становище.

2.8 По отношение на леките автомобили, TNO е извършил контрол на 653 превозни средства, който показва средна разлика между тест Б и тест А от -2,1 dB(A). По-конкретно, според резултатите, 90% от проверените леки автомобили вече се намират под предвидената гранична стойност от 74 dB(A), докато тежкотоварните превозни средства едва успяват да се вместиат в настоящите гранични стойности при използването на тест Б.

---

<sup>3</sup> United Nations Economic Commission for Europe (Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации, Женева, [www.unece.org](http://www.unece.org)).

### 3. Предложението на Европейската комисия

3.1 Предвид горепосоченото Комисията възнамерява да отмени директивата от 1970 г. и нейните последващи изменения, като предложи регламент, който предвижда четири нови изисквания в сравнение с действащото законодателство:

- нови протоколи на изпитване;
- нови гранични стойности;
- допълнителни разпоредби за излъчвания звук;
- минимален шум на електрическите и електрическите хибридни превозни средства.

3.1.1 **Нови протоколи на изпитване.** Както вече беше припомнено във въведението, в около 90% от извършените изпитвания получените резултати по новия метод (Б) са, в зависимост от категорията на превозното средство, до 2 dB(A) по-ниски от тези, получени по стария метод (А). Това убеди Комисията да определи за първоначална гранична стойност не 74 dB(A), както е в действащото законодателство, а 72 dB(A).

3.1.2 **Нови гранични стойности в две фази.** В първата фаза (две години след публикуването на регламента) граничните стойности за одобрението на типа на леките пътнически автомобили ще бъдат намалени с 2 dB(A), а за тежкотоварните автомобили – с 1 dB(A). Във втората фаза (пет години след публикуването) се предвижда допълнително намаление от 2 dB(A) както за леките, така и за тежкотоварните превозни средства. Седем години след публикуването всички превозни средства трябва да отговарят на новите гранични стойности, за да могат да бъдат регистрирани и продавани.

3.1.3 **Допълнителни разпоредби за излъчвания звук (ДРИЗ).** Новият метод на изпитване (Б) се счита за реалистичен при нормални условия на движение, но според Комисията има опасност достоверността му да бъде намалена, ако се използва в условия на много интензивно движение. Ето защо Комисията възнамерява да въведе допълнителни разпоредби за изпитване спрямо използваните през тригодишния период на наблюдение, който вече беше споменат (тест с постоянно ускорение от 2.0 m/s<sup>2</sup>). Към това ще бъде добавен тестът ДРИЗ (максимално ускорение от 3.0 m/s<sup>2</sup>), за да се доближи излъчваният звук, измерен при одобрението на типа, до този в реални условия, при градско кормуване и интензивно движение.

3.1.4 **Минимален шум на електрическите и електрическите хибридни превозни средства.** Липсата на шум от тези превозни средства при ниски скорости може да представлява опасност за лица със слабо зрение, но и за други лица, тъй като липсва звуков сигнал от приближаването на превозното средство. Поради това Комисията само предлага, без това да е задължение за производителите, в тези превозни средства да бъде инсталирана звукова система, наречена АССПС (Акустична система за сигнализиране на превозното средство), изискванията към която все пак са посочени.

#### 4. **Общи бележки**

- 4.1 ЕИСК приветства и подкрепя инициативата на Комисията, насочена към актуализиране посредством регламент на граничните стойности на шума, генериран от моторните превозни средства, с оглед на увеличения трафик в Европа, особено в най-големите населени места.
- 4.2 Все пак ЕИСК изразява съжаление, че проблемът не е бил разгледан съгласно интегрирания подход, принцип, от който би трябвало да се ръководят всички европейски законодателни мерки, както в този, така и в други сектори, и който в този случай би довел по-бързо до постигане на по-значителни, и следователно по-очевидни за гражданите резултати, с по-добро съотношение разходи/ползи.
- 4.3 Предлаганите понастоящем намаления за новите превозни средства биха донесли полза само в средносрочен и дългосрочен план, след завършване на обновяването на автомобилния парк. Много по-значителни намаления биха се получили обаче чрез промяна в пътната настилка, в местните инфраструктури, с интелигентно управление на трафика и чрез по-редовен и по-внимателен контрол на превозните средства в експлоатация. Правилното поддържане на пътищата може да доведе до намаление от повече от 5 db (A), докато използването на специален асфалт може да намали шума от пътното движение до 10 db (A). Подобно намаление би могло да се постигне чрез ограничаване на пътните задръствания благодарение на изграждането на околоръстни пътища, ленти за движение на превозни средства със специален режим, системи за интелигентен транспорт и др. Не бива да се подценява и друг важен аспект, какъвто е обучението на водача, който често носи основната отговорност за прекомерния шум от управляваното от него превозно средство.
- 4.4 Накрая, не трябва да се забравя, че каквито и да са техническите възможности за намаляване на шума от превозните средства (двигател, всмукване, изпускателна система и др.) той никога няма да спадне под шума, причинен от търкалянето на гумите върху пътя. Това важи и за електрическите и хибридно-електрическите автомобили, които със сигурност са по-тихи при нисък режим на работа до такава степен, че да накарат Комисията да предвиди инсталиране на акустични системи за сигнализиране на превозното средство (AVAS) на тези автомобили. На практика контрол, извършен върху шест различни модела електрически и хибридно-електрически автомобили, които в момента се предлагат на пазара<sup>4</sup>, показва, че при по-високи скорости (50 km/h) средното ниво на шума от тези автомобили е 68,3 db (A) и следователно надвишава 68 db (A), колкото се очаква съгласно новия регламент от автомобил с двигател с вътрешно горене!

---

4

Източник: ACEA (Европейско сдружение на автомобилните производители).

4.5 Впрочем що се отнася до съдържанието на предложениия регламент, ЕИСК си задава въпроси и изразява опасения, на които би могло да се даде отговор по време на дебата в Европейския парламент и Съвета.

4.6 Първият въпрос се отнася за „категоризацията“ на автомобилите с цел намаляване на шума. Предвидените класове са вече съществуващите, т.е датиращи от 1985 г. Не е отчетено развитието на пазара, довело до нарастване на броя и разнообразяване на моделите и техните различни предназначения. Без да навлиза в подробности, ЕИСК смята, че преразглеждането на категориите с добавянето на нови подкатегории, с очевидно подходящи за техния специфичен характер гранични стойности, по-добре би отразило настоящото и предвидимото състояние на автомобилния парк. Само няколко примера – в подкатегория М3 (градски и туристически автобуси), не се прави разлика между тези два вида.

Ситуацията е още по-критична при автомобилите от висок клас, така наречените „спортни автомобили“, ниша по отношение на производствените обеми, но върхово постижение в европейската автомобилна индустрия в световен мащаб, с отражение по отношение на новаторството в разработването на масови автомобили. При липса на предефиниране на подкатегории на М1 (леки автомобили) ще бъде много трудно да се продължи производството и продажбата на тези превозни средства, тъй като генерираният от тях шум ще трябва да се намали с 6/7 db (A) само за 5 години.

4.7 Второто, по-важно недоумение на ЕИСК се отнася за графикът, предвиден от Комисията, която, в стремеж да навакса липсата на актуализации през последните години, изглежда не отчита адекватно необходимия на производителите преходен период.

4.7.1 Намаление с 2 db (A) в първата фаза по отношение на всички леки превозни средства и с 1dB (A) по отношение на тежкотоварните изисква промяна на архитектурата на превозното средство, свързана с огромно усилие от страна на промишлеността, която всъщност ще трябва да се стреми към намаляване на шума при гарантиране спазването на другите вече съществуващи изисквания (безопасност, емисии, разход на гориво и др.). Например необходимите интервенции включват увеличаване на теглото на превозните средства, понякога много значително (увеличение на обема на ауспуха, добавянето на допълнителна защита и абсорбиращи звука материали), което води до повишаване на разхода на гориво и оттам и на замърсяващите емисии. Трябва да се осъзнае, че всяка намеса в тази област засяга цялото превозното средство във всичките му части, разглеждани като източници на външен шум: не е възможно да се получат резултати просто чрез използване на отделни устройства.

- 4.7.2 Също така за постигането на очакваните резултати през първата фаза (както се твърди от някои, поне за M1 и N1) не би могла да допринесе и ползата, която би произтекла от намаляването на шума, предвидена в Регламент 661/2009 за гумите. В действителност, тези гуми до голяма степен са вече на пазара и през ноември 2013 г. ще станат задължителни за новите превозни средства. Въпреки това прогнозната средна полза по отношение на намаляването на шума се оценява на 0,5 db (A) само до 2016 г.
- 4.7.3 Следователно превозните средства трябва да се преосмислят, препроектират и разработят отново, известно е, че препроектирането на цялото превозно средство изисква време, вариращо от 5 до 7 години, за леки превозни средства в зависимост от видовете, и до 10 години за тежкотоварните, като освен това е необходимо ново типово одобрение.
- 4.8 В светлината на гореизложеното ЕИСК си задава въпроса дали не е по-уместно да се преразгледат сроковете и начините на реализация на желаното намаление на шума. Това би могло да се постигне като се премахне първата фаза, която води до допълнително утежняване на разходите във връзка с повторни одобрения на типа и други, и се насочат усилията направо към постигане на финалния резултат (с по-добро съотношение разходи/ползи), като се предвиди преразглеждане на подкатегиите, поне в най-проблематичните случаи, и по-подходящ преходен период, който в този случай би трябвало да бъде 7 години за новите одобрения на типа и 9 години за новите регистрации.
- 4.9 В действителност би ставало дума за поемане на ангажимент и постепенни инвестиции в огромен мащаб, в период, когато почти всички европейски производители са изправени пред започналата през 2008 г. пазарна криза, която изглежда, че се изостря. Тези инвестиции неизбежно ще се поемат от потребителите с риск от по-нататъшно забавяне на обновяване на автомобилния парк, особено за тежкотоварния транспорт за превоз на стоки, изцяло в ущърб на целта, преследвана с новият регламент.

Брюксел, 25 април 2012 г.

Председател  
на  
Европейския икономически и социален  
комитет

Staffan NILSSON

---