



Notat
Journal TS2060000-000002
Dato 17. jan 2011

Supplerende grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til forordning om støjgrænser for køretøjer og disses lyd-dæmpere, KOM(2011) 856.

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé

I takt med at trafikmængderne vokser, stiger antallet af EU-borgere, der påvirkes af støj fra trafikken. Undersøgelser viser, at der er store fordele forbundet med at begrænse støjen ved kilden (altså køretøjet). De gældende EU-grænser for udledning af støj fra motorkøretøjer stammer fra 1995. I mellemtiden er der i regi af FN-ECE udviklet en ny støjmålemetode, der er mere repræsentativ for den støj, køretøjer afgiver under normale forhold. Forordningen indebærer, at denne nye støjmålemetode anvendes fremadrettet, samt at der indføres skærpede grænseværdier for støjledning for nye køretøjer i forskellige kategorier og etaper efter forordningens ikrafttræden.

1. Baggrund og indhold

Kommissionens forslag til forordning er fremsat d. 9. december 2011 under henvisning til Traktatens artikel 114, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Støj fra motorkøretøjer har været reguleret på EU-plan siden 1970, men grænserne for, hvor meget støj køretøjer må udlede, er ikke blevet ændret siden 1995. Den hidtil anvendte støjmålemetode har imidlertid vist sig ikke at give et retvisende billede af køretøjers støjledning i praksis. Navnlig har målemetoden undervurderet dækstøjens bidrag.

| Siden 2000 er der blevet gennemført en række detaljerede

undersøgelser af genevirkninger og helbredseffekter af vejtrafikstøj for at afdække omfanget og alvorligheden af problemerne. I denne forbindelse er fordele og ulemper ved at indføre begrænsninger af støj blevet vurderet, og den generelle konklusion har været, at fordelene ved at begrænse støjen ved kilden (dvs. køretøjet) langt overstiger ulemperne. Kommissionen anfører i begrundelsen for forslaget, at de skærpede støjregler for nye køretøjer (når de er blevet fuldt indfasede) vil reducere antallet af personer i EU, der er meget generede af trafikstøj, med ca. 25 %, og at forslagets benefit-cost forhold er ca. tyve til en.

I regi af FN-ECE (hvor bilstandarder beslutes) er der blevet udviklet en ny støjmålemetode til erstatning for den, der har været anvendt hidtil. Den nye støjmålemetode har i en periode været benyttet parallelt med den gamle støjmålemetode for at få kendskab til relationen mellem to støjværdier, der måles med de to metoder.

Med Kommissionens indeværende forslag til forordning foreslås det, at den nye støjmålemetode indføres som erstatning for den gamle. Derudover foreslås grænseværdierne for støjledning skærpet i to etaper. I 1. etape skærpes grænseværdierne med 2 dB(A) for lette køretøjer og 1 dB(A) for tunge køretøjer. I 2. etape skærpes grænseværdierne yderligere med 2 dB(A) for både lette og tunge køretøjer. Dette vil være gældende for nye køretøjer med virkning efter forordningens ikrafttræden.

Kommissionen anfører, at den nye støjmålemetode er repræsentativ for den støj, køretøjer afgiver under normale forhold, men at den er mindre repræsentativ for støj afgivet under "worst case" betingelser. For at imødegå dette indeholder forslaget såkaldte "supplerende støjbestemmelser", som det påhviler køretøjsfabrikanterne at sikre, at køretøjerne overholder.

Forslaget indeholder også forbud mod såkaldt "cycle detection", som er en måde at omgå en reel støjmåling på under test.

Det er en stor fordel ved elkøretøjer, at de ikke støjer så meget som biler med forbrændingsmotor. Det kan imidlertid være et sikkerhedsmæssigt problem, at elkøretøjerne er støjsvage, fordi køretøjerne dermed også lettere bliver overset i trafikken, hvor de fleste biler støjer.

Forslaget indeholder bestemmelser om (advarsels)lydsystemer for elkøretøjer, som skal overholdes, når sådanne lydsystemer indbygges. I Kommissionens forslag er det dog valgfrit for køretøjsproducenterne, om de vil forsyne el- og hybridbiler med advarselslydsystemer.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Støjkrav til køretøjer reguleres i Danmark ved de gældende EU-regler på området med udgangspunkt i direktiv 70/157/EØF.

Da der er tale om en forordning, vil ændring af EU-støjkravene få direkte virkning for nye køretøjer, og de danske regler vil blive ændret tilsvarende.

3. Høring

Forslaget har været i høring blandt medlemmerne af EU-specialudvalget for transport.

3F Transportgruppen har gennemgået det fremsendte høringsmateriale og skal anbefale, at man anvender forslag 5 nævnt på side 4. Motivationen for dette forslag er, at man for tunge køretøjers vedkommende halverer støjniveauet, og for lettere køretøjers vedkommende mere end halveres støjniveauet i forhold til de nugældende regler.

DTL støtter konkrete og realistiske tiltag for at reducere støj ved kilden, herunder krav til køretøjer kombineret med incitament. Alle tiltag bør nøje analyseres, for at undgå en situation, hvor fokus på indgreb overfor køretøjer forhindrer en fornuftig analyse af cost-benefits ved at forbedre f.eks. infrastrukturen. Der kan være risiko for, at man ikke opnår de ønskede effekter, hvis man har stille køretøjer på en vejoverflad, der ikke er støj-dæmpende.

DTL støtter, at politiske beslutninger om støj baseres fælles tiltag fra myndigheder/producenter/erhverv for at reducere støj fra kilden, men DTL skal advare med retro-fitting, som ofte er dyrt, teknisk kompliceret og kan skabe andre problemer.

Tiltag overfor køretøjer bør kombineres med tiltag overfor infrastrukturen i form af støj værn, belægning, vindues og bygningskvalitet, vedligehold mv. I det netop vedtagne direktiv om vejafgifter (eurovignette) gives der mulighed for at kræve afgifter for støj og der er samtidig udtrykt en vilje til at anvende provenuet herfra til at reducere årsagerne til støj (art 9, stk 1a og stk 2). Efter DTLs opfattelse betyder dette netop, at bliver der indført en støj afgift på en bestemt strækning, skal provenuet anvendes til støj-reducerende infrastruktur eller incitament til anskaffelse af mere støj venlig køretøjer.

Hertil kommer behovet for at sikre en flydende trafik ved brug af bl.a. lysregulering. Trafik der jævnligt må stoppe og derefter accelerere udstøder højere støj niveauer end flydende trafik, på

grund af støj fra motoren.

DTL vil følge arbejdet med dette forslag, også for at sikre at EU behandler transportformerne ens og for at sikre at de mest omkostningseffektive løsninger findes og anvendes.

Dansk Erhverv støtter generelt praktisk anvendelige forslag om reducere af støj. Dansk Erhverv skal dog i den forbindelse pege på, at tiltagene i hvert tilfælde skal underkastes en cost benefitanalyse med henblik på at sikre, at det er de mest effektive tiltag, der vælges i den enkelte situation. Forekommer der eksempelvis uacceptabel støj ved et konkret stykke infrastruktur, giver det mest mening, at reducere støjen ved forbedring af infrastrukturen i stedet for at lave generelle regler for indretning af køretøjer, der jo færdes mange andre steder.

Vi kan tillige tilslutte os, at politiske beslutninger på området baseres på fælles tiltag fra myndigheder, og de berørte dele af erhvervslivet.

Dansk Erhverv er generelt særdeles skeptisk over for retrofitting, idet dette ofte griber forstyrrende ind i moderne køretøjer og ofte medfører andre følgeproblemer end tiltænkt.

Dansk Erhverv skal i det hele henviser til eurovignetdirektivet, der giver mulighed for opkrævning af afgifter for støj, idet vi forudsætter, at afgifterne føres direkte tilbage til støjreducerende foranstaltninger, og skal i den forbindelse henviser til direktivets art. 9, stk. 1a, og stk. 2.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle eller administrative konsekvenser for Danmark.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at nærhedsprincippet i forslaget er overholdt, idet formålet med forslaget kun kan realiseres på fællesskabsniveau. Herved forebygger man fragmentering af det indre marked og sikrer, at standarder for sundhed, sikkerhed og miljø er ens i alle medlemslande. Dertil kommer, at grænseværdier for støj fra køretøjer og typegodkendelsesprocedurer for motorkøretøjer allerede er harmoniserede ved det gældende direktiv 70/157/EØF, og således kun kan ændres på EU-niveau, hvorfor nærhedsprincippet vurderes at være overholdt.

Det er regeringens holdning, at forordningens formål kun kan realiseres på fællesskabsniveau, og at forslaget således er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Kommissionen nævner, at det i 1996 blev anslået, at ca. 20 pct. af den daværende EU-befolkning blev udsat for støjniveauer, som forskere og sundhedseksperter anså for at være uacceptable. Siden har trafikmængden været stigende, og grænseværdierne for støj fra køretøjer er ikke blevet skærpet siden 1995.

I Danmark anslår Miljøstyrelsen, at næsten hver tredje bolig, ca. 785.000 boliger, er belastet med vejstøj over den vejledende grænseværdi for vejstøj.

Regeringens foreløbige generelle holdning er derfor, at man hilser forslaget velkommen og vil arbejde for hurtigst mulig ikrafttrædelse.

Det er dog også regeringens foreløbige generelle holdning, at Danmark skal arbejde for, at der tilføjes en fase 3 til forslaget, hvori grænserne for tilladt støj fra nyproducerede køretøjer reduceres yderligere, fordi mere langsigtede mål vil bidrage til at fremme den videre teknologiudvikling af køretøjer med lavere støjemissioner.

Endvidere er det regeringens foreløbige generelle holdning, at det bør overvejes nærmere, hvorvidt de bestemmelser vedrørende lydsystemer, der anvendes på støjsvage køretøjer (el- og hybridkøretøjer), bør være obligatoriske.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Andre landes holdninger er endnu ikke kendte.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.