



Notat
Journal TS2060000-000002
Dato 16. december 2011

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til forordning om støjgrænser for køretøjer og disses lyddæmpere, 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



Trafikstyrelsen
Danish Transport Authority

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 (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 besluttet) 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.



Trafikstyrelsen
Danish Transport Authority

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 er sendt i høring blandt medlemmerne af EU-specialudvalget for transport med høringsfrist fredag d. 23. december 2011. Supplerende grund- og nærhedsnotat indeholdende høringssvar vil blive fremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

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

Samfundsøkonomisk vil forslaget kunne medføre forbedringer, idet antallet af personer, der generes af vejtrafikstøj, alt andet lige vil kunne blive reduceret som følge af de skærpede støjbestemmelser.

5. Nærhedsprincippet



Trafikstyrelsen
Danish Transport Authority

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 og typegodkendelsesproceduren 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, 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 ca. 786.000 boliger i 2006 var belastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj.

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

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