



28.9.2012

## MEDDELELSE TIL MEDLEMMERNE

**Om: Andragende 0243/2012 af Walter Worsch, tysk statsborger, om forebyggelse og nedbringelse af støjforureningen fra motorcykler**

### 1. Sammendrag

Andrageren efterlyser et europæisk regelsæt for nedbringelse af støjforureningen fra motorcykler. Han er en varm fortaler for, at der iværksættes kraftige sanktioner i tilfælde af overtrædelse af støjreglerne, at der sker en gradvis forbedring af disse regler i Europa, og at der indføres et forbud mod motorcykelkørsel i weekenden på bestemte veje.

### 2. Opfyldelse af betingelserne for behandling

Andragendet opfylder betingelserne for behandling (fastslået den 21. juni 2012). Kommissionen anmodet om oplysninger (forretningsordenens artikel 202, stk. 6).

### 3. Kommissionens svar, modtaget den 28. september 2012

Nedbringelse af støj fra motorcykler har været et af EU's mål siden 70'erne, hvor man vedtog den første EU-typegodkendelseslovgivning<sup>1</sup> om støj fra biler og erhvervskøretøjer.

I henhold til direktiv 97/24/EF<sup>2</sup>, skal enhver motorcykel, som sættes på EU's marked, overholde strenge støjbegrænsninger. Derfor udleder nye motorcykler ikke for meget støj, og deres støjniveau er på højde med andre vejtransportmidlers. Dog opstår støjproblemerne, når motorcyklerne efterfølgende underkastes konstruktionsmæssige ændringer og udstyres med

<sup>1</sup> Rådets direktiv 70/157/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om tilladt støjniveau og udstødningssystemer for motordrevne køretøjer (EFT L 42 af 23.2.1970, s. 16).

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/24/EF af 17. juni 1997 om dele af og kendetegn ved to- og trehjulede motordrevne køretøjer (OJ L 226, 18.8.1997, p. 1).

dårlige lyddæmpningssystemer eller andre reservedele, som ikke lever op til direktivets krav.

Direktiv 97/24/EF indeholder derfor tillige krav, som skal forhindre, at der ændres ved motorcyklerne samt krav, som skal sikre, at udstødningsrørsreservedele ikke øger den originale motorcykels støjniveau. Kommissionen undersøger regelmæssigt effektiviteten af denne lovgivning, og man påtænker for eksempel i fremtiden at indføre nye internationale afprøvningsmetoder, som bedre vil repræsentere det faktiske støjemissionsniveau og som bedre bør klare problemet med ændring af lyddæmpningssystemer.

Ligeledes har Kommissionen for nyligt foreslået<sup>1</sup>, at motorcykler skal undergå en teknisk kontrol på samme måde som biler og erhvervskøretøjer. Dette bør føre til bedre vedligeholdelse og færre konstruktionsmæssige ændringer ved motorcyklerne. Forslaget behandles på nuværende tidspunkt af Rådet og Europa-Parlamentet

Som det foreslås af andrageren kan det endelig anføres, at en af de mest effektive måder, hvorpå man kan forebygge overdreven støj fra motorcykler, er ved at håndhæve færdselslovgivningen. Meget støj skyldes ændringer ved motorcyklen eller førerens adfærd (høj accelerering i byer, osv.). Grundet subsidiaritetsprincippet er det medlemsstaterne og ikke EU, som har ansvaret for disse foranstaltninger.

### Konklusion

Motorcykler, som er sat på EU's marked, udleder ikke for meget støj. I de fleste tilfælde skyldes støjen en foretaget ændring ved motorcyklen eller førerens adfærd. Af denne grund vedrører de fleste af andragerens forslag faktisk håndhævelsen af færdselslovgivning (bøder, sanktioner, kontrol på vejene, trafikale restriktioner, osv.). I henhold til subsidiaritetsprincippet hører disse forhold under medlemsstaternes ansvarsområde. Med hensyn til EU-lovgivning har Kommissionen for nylig foreslået, at motorcykler skal undergå teknisk kontrol. Ligeledes bør Kommissionen inden for nær fremtid komme med forslag til yderligere foranstaltninger til forbedring af typegodkendelsesafprøvninger samt til at dække "off cycle"-støjemissioner.

---

<sup>1</sup> KOM(2012) 380 endelig. Se også:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/555&format=HTML&aged=0&language=DA&guiLanguage=fr>