



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 21.2.2014
COM(2014) 107 final

2011/0409 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta mootorsõidukite müratasest käsitleva Euroopa Parlamendi ja
nõukogu määruse vastuvõtmise kohta**

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta mootorsõidukite müratasest käsitleva Euroopa Parlamendi ja
nõukogu määruse vastuvõtmise kohta**

1. TAUST

Ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastamise kuupäev 9. detsember 2011.
(dokument KOM (2011) 856 (lõplik) – 2011/0409 (COD)):

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev: 25. aprill 2012.

Euroopa Parlamendi arvamuse kuupäev, esimene lugemine: 6. veebruar 2013.

Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev: 20. veebruar 2014.

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Komisjoni ettepaneku eesmärk on vähendada mootorsõidukite (sõiduautode, kaubikute, busside) mürataseme piirnorme kahes etapis, kummaski 2 dB(A) võrra. Kaubaveokite müratasest vähendatakse esimeses etapis 1 dB(A) võrra ja teises etapis 2 dB(A) võrra. Esimest etappi tuleks kohaldada kaks aastat pärast määruse teksti avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* ja teist etappi 5–7 aastat pärast määruse teksti avaldamist.

Lisaks on kasutusele võetud uus katsemeetod, mis arvestab rohkem linnaliikluse iseärasustega ning on rahvusvaheliselt tunnustatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) raames.

On tehtud ettepanek varustada elektri- ja hübriidelektrisõidukid vabatahtlikkuse alusel helihoiatussüsteemiga („AVAS”), mis muudaks need sõidukid jalakäijate ja jalgratturite jaoks paremini märgatavaks.

Mürataseme piirnormid ei ole pärast 1996. aastat muutunud, hoolimata liiklustiheduse suurenemisest. Komisjoni ettepanek vähendab oluliselt keskkonnamüra taset ja eeldatakse, et müra tõttu väga häiritud inimeste arv väheneb 25 % võrra.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

3.1. Üldised märkused

Komisjonil on hea meel, et 9. detsembril 2013 saavutasid nõukogu ja parlamendi keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon poliitilise kokkuleppe kompromissteksti üle. Nõukogu esimese lugemise seisukoha vastuvõtmine peaks võimaldama teksti parlamendi käesoleva ametiaja jooksul lõplikult vastu võtta. On oluline, et uus, representatiivsem ja rahvusvaheliselt tunnustatud katsemeetod võetaks kasutusele võimalikult kiiresti. Lisaks on tööstuse seisukohast oluline, et mürataseme piirnorme käsitlevad eesmärgid oleksid pikaajalised ja

stabiilsed, mis võimaldab sõidukeid uute õigusaktidega vastavusse viia.

3.2. Märkused Euroopa Parlamendi vastu võetud muudatuste kohta

3.2.1. Euroopa Parlamendis esitatud muudatused, mida nõukogu esimese lugemise seisukohas on arvesse võetud kas täielikult, osaliselt või põhimõtteliselt

Nõukogu esimese lugemise seisukoht hõlmab suuremat osa Euroopa Parlamendi tehtud muudatusettepanekuid, eriti enamikku Euroopa Parlamendi esitatud täiendavaid põhjendusi, uue katsetamismenetluse vastavusseviimist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) egiidi all välja töötatud katsemenetlusega, uue katseraja lisamist ja uut sõidukite klassifikatsiooni.

Piirväärtuste küsimuses on nõukogu seisukoht lõplike piirväärtuste osas väga lähedal komisjoni esialgsele ettepanekule, kuid nõukogu seisukohas nähakse ette hilisem rakendamine. Enamiku sõidukite kategooriate puhul võib seda vaadelda ka kui Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukohas esitatud lõplikule etapile järgnevat etappi. Komisjon toetab seda kui kompromisslahendust.

Nõukogu kiitis heaks parlamendi esitatud muudatusettepaneku sõidukite mürataseme märgistamise kohta edasimüüjate poolt. Nõukogu otsustas siiski, et ei muuda seda nõuet kohustuslikuks enne, kui komisjon on koostanud sellise kohustusliku nõude kohta mõjuhinna. See küsimus ei sisaldanud komisjoni esialgses ettepanekus, kuid osana paketist võib seda toetada.

Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi muudatusettepaneku, milles nõutakse helihoiatussüsteemi („AVAS”) kohustuslikku paigaldamist elektri- ja hübriidelektrisõidukitele. Siinkohal tuleks meenutada, et komisjoni esialgses ettepanekus oli ette nähtud ainult vabatahtlik paigaldamine. Komisjon toetab nõukogu muudatusettepanekut, kuna sellega kehtestatakse ka 3–5-aastane teostusaeg, mis võimaldab välja töötada üksikasjalikumad tehnilised nõuded selliste süsteemide heakskiitmiseks ning antakse tööstusele aega, et tooted uute nõuetega vastavusse viia.

Euroopa Parlamendi muudatusettepanek, millega lisatakse viide Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrusele (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega,¹ võeti nõukogu seisukohas põhjendusena arvesse. Seda toetab ka komisjon.

Komisjon toetab ka täpsustusi, mida nõukogu ja parlament komisjoni teksti sõnastusse tegid.

3.2.2. Euroopa Parlamendi muudatused, mis nõukogu esimese lugemise seisukohas ei kajastu

Nõukogu leidis, et Euroopa Parlamendi muudatusettepanek, milles nõuti, et komisjon uuriks võimalust kehtestada veeremismüra arvestav teede klassifitseerimise süsteem, ei sobi mootorsõidukeid käsitleva määruse artiklisse. Nõukogu tunnistas siiski, et müra puhul tuleks rakendada terviklikku käsitlust ja et direktiivi 2002/49/EÜ kohane tegevuskava keskkonnamüra hindamiseks ja kontrollimiseks² võiks olla teepinna klassifikatsiooni puudutava tulevase uurimistöö aluseks. Komisjon toetab seda seisukohta.

Delegeeritud õigusaktidega seoses ei toeta nõukogu komisjonile piiramatute volituste andmist lisade vähemoluliste sätete ajakohastamiseks (komisjoni ettepanek) ega ka volituste automaatset pikendamist (parlamendi ettepanek). Võrreldes Euroopa Parlamendi ettepanekuga piiras nõukogu ka nende lisade arvu, mida komisjon muuta saab. Komisjon

¹ ELT L 218, 13.8.2008, lk 30.

² EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12.

väljendab selle otsuse üle kahetsust praktilistel põhjustel (peale viie aasta möödumist tuleb lisades isegi väikeste muudatuste tegemiseks alatatada seadusandlik tavamenetlus), kuid on valmis sellega nõustuma kui osana lõplikust kompromissist kaasseadusandjate vahel.

3.3. Nõukogu lisatud uued sätted ja komisjoni seisukoht

Nõukogu tegi mitu tehnilist muudatusettepanekut, eriti selleks, et luua selge seos uue määruse ja raamdirektiivi 2007/46/EÜ vahel, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta³. Komisjon toetab seda ettepanekut.

Nõukogu lisas ka täiendavad nõuded, et võimaldada hübriidelektrisõidukite puhul lihtsamat tehnoloogiat ja liikluskontrolli. Neid võib samuti toetada.

4. KOKKUVÕTE

Ehkki komisjon väljendab praktilistel põhjustel kahetsust nõukogu otsuse üle piirata komisjonile antavaid volitusi, delegeerides need talle vaid teatud arvu lisade puhul ja kindlaksmääratud viieaastaseks perioodiks, leiab komisjon, et ainus võimalus menetlust jätkata on vastuväidetest loobuda.

Nõukogu tegi otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Kokkuvõtvalt toetab komisjon kompromissina nõukogu vastuvõetud seisukohta.

³

ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.