



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.2.2014.
COM(2014) 107 final

2011/0409 (COD)

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o razini buke
motornih vozila**

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE
EUROPSKOM PARLAMENTU**

na temelju članka 294. stavka 6. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

o

**stajalištu Vijeća o donošenju Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o razini buke
motornih vozila**

Datum prijenosa prijedloga Europskom parlamentu i Vijeću (dokument COM(2011) 856 završna verzija – (2011/0409 (COD)):	9. prosinca 2011.
Datum mišljenja Europskog gospodarskog i socijalnog odbora:	25. travnja 2012.
Datum mišljenja Europskog parlamenta, prvo čitanje:	6. veljače 2013.
Datum donošenja stajališta Vijeća:	20. veljače 2014..

2. CILJ PRIJEDLOGA KOMISIJE

Cilj je prijedloga Komisije smanjiti granične vrijednosti buke u dvije faze za po 2 dB(A) za osobne automobile, kombije, obične i putničke autobuse. Za kamione bi smanjenje iznosilo 1 dB(A) u prvoj fazi i 2 dB(A) u drugoj fazi. Prva bi se faza trebala primjenjivati dvije godine nakon objave teksta u Službenom listu, a druga bi faza uslijedila 5 – 7 godina nakon njegove objave.

Osim toga, uvodi se nova ispitna metoda koja je reprezentativnija za gradski promet i međunarodno priznata u okviru Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE).

Konačno, predlaže se da električna i hibridna električna vozila budu opcionalno opremljena uređajima za stvaranje zvuka (tzv. „AVAS”), čime bi ta vozila bila lakše zamjetljiva pješacima i biciklistima.

Unatoč sve većem prometu, granične vrijednosti emisija buke nisu se mijenjale od 1996. Prijedlogom Komisije znatno će se smanjiti razine buke iz okoliša, a očekuje se da će se broj ljudi koje ta buka jako uznemiruje smanjiti za 25 %.

3. NAPOMENE O STAJALIŠTU VIJEĆA

3.1. Opće napomene

Komisija pozdravlja politički dogovor o usuglašenom tekstu koji su 9. prosinca 2013. postigli Vijeće i Odbor za okoliš, javno zdravstvo i sigurnost hrane Europskog parlamenta (ENVI). Donošenje stajališta Vijeća u prvom čitanju trebalo bi sada omogućiti konačno donošenje teksta tijekom sadašnjeg zakonodavnog razdoblja. Važno je da se nova ispitna metoda, koja je reprezentativnija i međunarodno priznata, što prije provede. Nadalje, kad je riječ o graničnim vrijednostima buke, za industriju je važno imati dugoročan i stabilan cilj kako bi svoja vozila

prilagodila novom zakonodavstvu.

3.2. Napomene o izmjenama koje je donio Europski parlament

3.2.1. Izmjene Europskog parlamenta koje su u cijelosti, djelomično ili načelno uključene u stajalište Vijeća u prvom čitanju

Stajalište Vijeća u prvom čitanju obuhvaća veliku većinu izmjena koje je uveo Europski parlament, posebno, većinu dodatnih uvodnih izjava koje je predložio Europski parlament, usklađivanje postupka ispitivanja s postupkom ispitivanja razvijenim pod okriljem Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE), uključivanje nove ispitne staze te novu klasifikaciju vozila.

Kad je riječ o graničnim vrijednostima stajalište Vijeća vrlo je blisko početnom prijedlogu Komisije u odnosu na konačna ograničenja, ali Vijeće predlaže odgodu njihove primjene. Za većinu kategorija vozila to se također može smatrati sljedećom fazom nakon završne faze koju je predložio Europski parlament u svojem stajalištu u prvom čitanju. Komisija to može podržati kao kompromis.

Vijeće je prihvatilo izmjenu koju je predložio Europski parlament o označivanju razine buke vozila koje obavljaju ovlašteni prodavači. Međutim, Vijeće je odlučilo da taj zahtjev ne bude obvezujuć prije nego što Komisija dovrši ocjenu učinka u vezi s takvim obvezujućim zahtjevom. Ovo pitanje nije bilo obuhvaćeno početnim prijedlogom Komisije, ali može se podržati kao dio paketa.

Vijeće je podržalo izmjenu Europskog parlamenta kojim se za električna i hibridna vozila zahtijeva obvezno ugrađivanje zvučnog alarmnog sustava za vozila (tzv. „AVAS”). Treba podsjetiti da se u početnom prijedlogu Komisije spominjalo samo opcionalno ugrađivanje. Komisija može podržati izmjenu Vijeća jer njome se uvodi i pripremno razdoblje od 3 do 5 godina, čime će se omogućiti razvoj detaljnijih tehničkih zahtjeva za homologaciju takvih sustava i dati vremena industriji kako bi svoje proizvode prilagodila tim novim zahtjevima.

Izmjena Europskog parlamenta kojom se uvodi upućivanje na Uredbu (EZ) br. 765/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. srpnja 2008. o utvrđivanju zahtjeva za akreditaciju i za nadzor tržišta u odnosu na stavljanje proizvoda na tržište¹, uključena je kao uvodna izjava u stajalište Vijeća. Komisija to isto tako može podržati.

Mogu se podržati i objašnjenja koja su tijekom izrade teksta Komisije predložili Vijeće i Parlament.

3.2.2. Izmjene Europskog parlamenta koje nisu uključene u stajalištu Vijeća u prvom čitanju

Vijeće je smatralo da izmjena Europskog parlamenta kojom se od Komisije zahtijeva da razmotri mogućnost uvođenja sustava razvrstavanja cesta s obzirom na buku koju na njima stvara kotrljanje nije bila primjerena u okviru članka Uredbe koji se odnosi na motorna vozila. Međutim, Vijeće je prepoznalo da bi se u pogledu buke trebao slijediti integrirani pristup te da bi u skladu s Direktivom 2002/49/EZ o procjeni i upravljanju bukom okoliša² karte buke mogle biti temelj za budući istraživački rad o razvrstavanju cestovnih površina. Komisija to podržava.

Kad je riječ o delegiranim aktima, Vijeće nije moglo podržati ni neograničeno ovlašćivanje Komisije za ažuriranje elemenata priloga koji nisu ključni (prijedlog Komisije) ni prešutnu obnovu ovlašćivanja (prijedlog Parlamenta). U usporedbi s prijedlogom Europskog

¹ SL L 218, 13.8.2008., str. 30.

² SL L 189, 18.7.2002., str. 12.

parlamenta, Vijeće je također ograničilo broj priloga koje Komisija može izmijeniti. Komisija izražava žaljenje zbog ove odluke iz praktičnih razloga (nakon pet godina redovni zakonodavni postupak potreban je čak i za male promjene u prilogima), ali može ju prihvatiti kao dio konačnog kompromisa među suzakonodavcima.

3.3. Nove odredbe koje je uvelo Vijeće i stajalište Komisije u vezi s time

Vijeće je uvelo određeni broj tehničkih izmjena, posebno kako bi uspostavilo jasnu vezu između ove nove Uredbe i okvirne Direktive 2007/46/EZ o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila³. To se može podržati.

Vijeće je uvelo i dodatne zahtjeve kako bi se olakšali tehnički pregledi i cestovne kontrole hibridnih vozila. To se također može podržati.

4. ZAKLJUČAK

Iako Komisija iz praktičnih razloga izražava žaljenje zbog odluke Vijeća kojom se ograničava delegiranje Komisiji na ograničeni broj priloga te na ograničeno razdoblje od pet godina, svjesna je da se nastavak postupka može omogućiti samo na način da mu se ne protivi.

Vijeće je djelovalo kvalificiranom većinom.

Zaključno, Komisija, u duhu kompromisa, podržava stajalište koje je donijelo Vijeće.

³

SL L 263, 9.10.2007., str. 1.