



Bruxelles, den 21.2.2014  
COM(2014) 107 final

2011/0409 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**  
**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**  
**vedrørende**

**Rådets holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets  
forordning om om motorkøretøjers støjniveau**

## **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**  
**vedrørende**

**Rådets holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets  
forordning om om motorkøretøjers støjniveau**

### **1. SAGSFORLØB**

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument 9. december 2011.  
COM(2011)856 final – 2011/0409 (COD):

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg: 25. april 2012.

Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget: 6. februar 2013.

Rådets holdning vedtaget: 20. februar 2014.

### **2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

Kommissionens forslag har til formål af to omgange at sænke støjgrænseværdierne med hver 2 dB(A) for personbiler, varevogne og busser. For lastbiler vil reduktionen være 1 dB(A) i første fase og 2 dB(A) i anden fase. Den første fase bør finde anvendelse to år efter offentliggørelse af teksten i *Den Europæiske Unions Tidende*, og anden fase er planlagt til 5-7 år efter offentliggørelsen.

Desuden indføres en ny prøvningsmetode, som er mere repræsentativ for bykørsel og internationalt anerkendt inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE).

Endelig foreslås det, at elektriske køretøjer og hybride elkøretøjer forsynes med lydgenererende anordninger (såkaldte "AVAS"), således at fodgængere og cyklister lettere bliver opmærksomme på dem.

Støjgrænseværdierne er ikke blevet ændret siden 1996 på trods af den øgede trafik. Kommissionens forslag vil i væsentlig grad reducere ekstern støj, og antallet af stærkt generede personer forventes at falde med 25 %.

### **3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING**

#### **3.1. Generelle bemærkninger**

Kommissionen glæder sig over den politiske enighed om en kompromistekst, der blev opnået den 9. december 2013 af Rådet og Europa-Parlamentets ENVI-udvalg. Vedtagelsen af Rådets førstebehandlingsholdning bør nu bane vejen for den endelige vedtagelse af teksten i indeværende valgperiode. Det er vigtigt, at den nye prøvningsmetode, som er mere repræsentativ og internationalt anerkendt, gennemføres så hurtigt som muligt. Hvad angår

støjgrænserne er det desuden vigtigt for industriens aktører at have et langsigtet og stabilt mål, så de kan tilpasse deres køretøjer til den nye lovgivning.

### **3.2. Bemærkninger til Europa-Parlamentets ændringsforslag**

#### *3.2.1. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som fuldt ud, delvis eller i princippet indgår i Rådets førstebehandlingsholdning*

Rådets førstebehandlingsholdning indbefatter langt størstedelen af Europa-Parlamentets ændringsforslag, navnlig de fleste af de yderligere betragtninger, Europa-Parlamentet har foreslået, tilpasningen af prøvningsproceduren til den prøvningsprocedure, der er udviklet i regi af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), indførelsen af en ny prøvebane og en ny køretøjsklassifikation.

For så vidt angår grænseværdier ligger Rådets holdning meget tæt på Kommissionens oprindelige forslag med hensyn til de endelige grænseværdier, men med en senere anvendelse. Den kan også for de fleste køretøjsklassers vedkommende ses som et skridt, der skal efterfølge det sidste skridt, som Europa-Parlamentet foreslog i sin førstebehandlingsholdning. Rådets holdning kan støttes af Kommissionen som et kompromis.

Rådet har accepteret ændringsforslaget om, at mærkning af støjniveauet for køretøjer foretages af forhandleren, som Parlamentet har foreslået. Rådet valgte imidlertid ikke at gøre dette krav obligatorisk, før Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse af et sådant obligatorisk krav. Dette spørgsmål ikke var en del af Kommissionens oprindelige forslag, men kan støttes som led i pakken.

Rådet godkendte Europa-Parlamentets ændringsforslag om obligatorisk montering af et akustisk køretøjsalarmsystem (AVAS) på elektriske køretøjer og hybride elkøretøjer. Det skal erindres, at Kommissionens oprindelige forslag kun omfattede valgfri montering. Kommissionen kan støtte dette ændringsforslag fra Rådet, da det også indfører en produktionstid på 3-5 år, som vil gøre det muligt at udvikle mere detaljerede tekniske forskrifter for godkendelse af sådanne systemer og give industriens aktører tid til tid til at tilpasse deres produkter til de nye krav.

Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrørende en henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter<sup>1</sup> blev medtaget i form af en betragtning i Rådets holdning. Dette kan også støttes af Kommissionen.

De formulermæssige præciseringer, som Rådet og Europa-Parlamentet har foretaget i Kommissionens tekst, kan også støttes.

#### *3.2.2. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som ikke er medtaget i Rådets førstebehandlingsholdning*

Rådet mente ikke, at ændringsforslaget fra Europa-Parlamentet, der pålægger Kommissionen at undersøge muligheden for at indføre et vejklassifikationssystem med hensyn til vejenes rullestøjsegenskaber, var hensigtsmæssigt i en artikel i en forordning, der omhandler motorkøretøjer. Rådet anerkendte dog, at der bør benyttes en integreret tilgang til støj, og at vejkort i overensstemmelse med direktiv 2002/49/EF om vurdering og styring af ekstern støj<sup>2</sup> kunne danne grundlag for en kommende forskningsindsats om klassifikation af vejbelægning. Dette støttes af Kommissionen.

<sup>1</sup> EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

<sup>2</sup> EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12.

For så vidt angår delegerede retsakter kunne Rådet hverken støtte en ubegrænset bemyndigelse af Kommissionen til at ajourføre de ikke-væsentlige elementer i bilagene (Kommissionens forslag) eller en stiltiende fornyelse af bemyndigelsen (Europa-Parlamentets forslag). I forhold til Europa-Parlamentets forslag begrænsede Rådet også antallet af bilag, som kan ændres af Kommissionen. Kommissionen beklager denne afgørelse ud fra en praktisk synsvinkel (behov for den almindelige lovgivningsprocedure efter fem år, selv for små ændringer i bilagene), men kan acceptere den som en del af det endelige kompromis mellem Europa-Parlamentet og Rådet.

### **3.3. Nye bestemmelser foreslået af Rådet - Kommissionens holdning**

Rådet indførte en række tekniske ændringer, navnlig for at tydeliggøre forbindelsen mellem denne nye forordning og rammedirektivet 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer<sup>3</sup>. Dette kan støttes.

Rådet indførte også yderligere krav med henblik på at lette den tekniske kontrol og kontrollen på vejene af hybride køretøjer. Dette kan ligeledes støttes.

## **4. KONKLUSION**

Selv om Kommissionen af praktiske årsager beklager Rådets afgørelse om at indskrænke Kommissionens mandat til et begrænset antal bilag og en fast periode på fem år, finder Kommissionen, at den kun ved ikke at modsætte sig dette kan sikre den fortsatte procedure.

Rådet traf afgørelse med kvalificeret flertal.

Det konkluderes, at Kommissionen i ønsket om at finde et kompromis støtter den holdning, som Rådet har vedtaget.

---

<sup>3</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1