



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0435/2012

21.12.2012

*****I**
ДОКЛАД

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно нивото на шума от моторни превозни средства (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Miroslav Ouzký

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
- *** Процедура на одобрение
- ***I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- ***II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- ***III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

Изменения към проект на акт

Измененията към проекта на акт, внесени от Парламента, се обозначават в ***получер курсив***. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните технически служби и се отнася до частите от проекта на акт, за които е предложено изменение с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в текста на даден език). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

Антетката на всяко изменение към съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, съдържа трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и засегнатата разпоредба от него. Възпроизведените части от разпоредба на съществуващ акт, която Парламентът желае да измени, но която остава непроменена в проекта на акт, се отбелязват с **получер** шрифт. Евантуални заличавания, които засягат такива части от текста се обозначават по следния начин: [...].

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....52	52
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР И ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ.....54	54
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ81	81
ПРОЦЕДУРА.....105	105

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно нивото на шума от моторни превозни средства (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (COM(2011)0856),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 114 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0487/2011),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 25 април 2012 г.¹,
 - като взе предвид член 55 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становищата на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите и на комисията по транспорт и туризъм (A7-0435/2012),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено

Изменение

(1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено

¹ ОВ С 191, 29.6.2012 г., стр. 76.

свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства. Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните изпускателни уредби по отношение на допустимите нива на звука следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави членки, и за да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като в същото време се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и на обществена безопасност.

свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства, **тъй като пътните превозни средства са най-големият източник на шум в рамките на транспортния сектор.** Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните изпускателни уредби по отношение на допустимите нива на звука следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави членки, и за да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като в същото време се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и на обществена безопасност, **както и по-добро качество на живот и по-добро здраве. Комисията следва да предприеме също така и оценка на въздействието по отношение на условията за етикетиране, приложими спрямо нивата на въздушно и шумово замърсяване. Тази оценка на въздействието следва да отчита различните видове превозни средства, обхванати от настоящия регламент (включително електрически моторни превозни средства), както и въздействието, което това етикетиране би могло да окаже върху автомобилната индустрия. Подобно етикетиране би могло да се разглежда като полезен инструмент за повишаване на осведомеността сред потребителите и за защита на техните права по отношение на прозрачността преди закупуването на превозно средство.**

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 1a (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1a) Изискванията на ЕС относно одобрението на типа вече се прилагат за целите на съответното законодателство на ЕС за емисиите на CO₂, включително Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства¹, Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства², Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства⁴. Техническите изисквания, които се

прилагат по отношение на законодателството на ЕС за граничните стойности на емисиите на CO₂ и емисиите на замърсители, следва да съответстват на изискванията, които се прилагат по отношение на законодателството относно намаляването на излъчвания шум. Следователно изискванията на ЕС относно одобрението на типа следва да се установяват по начин, който гарантира изпълнението на тези двойни цели.

¹ *ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1*

² *ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1.*

³ *ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1*

⁴ *ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1*

Обосновка

Техническите мерки за намаляване на емисиите на CO₂ включват мерки за намаляване на теглото на превозното средство, докато техническите мерки за намаляване на шума, като звукоизолацията, обикновено увеличават теглото на превозното средство и увеличават емисиите на CO₂. Освен това звукоизолацията намалява шума, но увеличава същевременно опасността от подпалване на двигателя.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 1a (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1a) Уличният шум уврежда здравето по много начини. Продължителният стрес, свързан с шума, може да изтощи физическите запаси, да наруши регулаторния потенциал на функциите на органите и така да ограничи тяхната ефективност. Шумът от движението е потенциален рисков фактор за развитието на заболявания и злополуки като високо кръвно

налягане и инфаркти. Последниците следва да бъдат допълнително изследвани в същия дух, както е предвидено в Директива 2002/49/ЕО относно шума в околната среда.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) Поради това настоящият регламент следва да въведе метод, който се различава от задължителния метод от Директива 70/157/ЕИО. Посоченият метод следва да се основава на метода, публикуван през 2007 г. от Работната група на ИКЕ на ООН за шума, в който е включена версия от 2007 г. на стандарта ISO 362. Резултатите от мониторинга на стария и новия метод на изпитване бяха представени на Комисията.

Изменение

(6) Поради това настоящият регламент следва да въведе метод, който се различава от задължителния метод от Директива 70/157/ЕИО. Посоченият метод следва да се основава на метода, публикуван през 2007 г. от Работната група на ИКЕ на ООН за шума, в който е включена версия от 2007 г. на стандарта ISO 362. Резултатите от мониторинга на стария и новия метод на изпитване бяха представени на Комисията. ***Освен това, за да бъдат преодолените недостатъците, присъщи на предходния метод на изпитване, Комисията следва в срок от 24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент да представи оценка на въздействието пред Европейския парламент и пред Съвета относно ефективния принос на оборудването, свързано с търкалянето на гумите, при намаляването на нивата на шума от превозните средства, като се фокусира върху въздействието на пътната настилка и необходимостта от изследвания в тази конкретна област, с оглед на приемането на нов европейски метод на изпитване, който взема предвид и поведението на пътната настилка.***

Обосновка

Типът и качеството на пътните настилки също се отразяват върху излъчвания звук

от пътното движение. Поради това е необходим глобален европейски подход, който отчита акустичните показатели на пътната настилка.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) Настоящият регламент следва също така да намали допълнително граничните стойности за шума. В него следва да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, с който се въведеха нови по-строги изисквания за шума за гумите на моторни превозни средства. **Следва също така следва да бъде да бъдат взети под внимание** проучвания, посветени на дискомфорта и здравните последиците от шума от пътното движение, както и свързаните с това разходи и ползи.

Изменение

(8) Настоящият регламент следва също така да намали допълнително граничните стойности за шума. В него следва да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, с който се въведеха нови по-строги изисквания за шума за гумите на моторни превозни средства **и в който се подчерта необходимостта от съгласуван и всеобхватен подход за решаването на проблема с шума по пътищата, включително като се вземе предвид значителният принос на пътните настилки за шума по пътищата. Този хоризонтален подход ще намали по-ефективно общия шум от движението по пътищата в сравнение с един секторен и вертикален подход. Намалването на шума от движението по пътищата също следва да се разбира като цел на общественото здравеопазване, с оглед на** проучвания, посветени на дискомфорта и здравните последиците от шума от пътното движение, както и свързаните с това разходи и ползи. **Настоящият регламент следва също така да вземе под внимание Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета**

от 25 ноември 2009 година относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри¹. Комисията следва да гарантира етикетирането на гумите по отношение на шумовите им показатели. Освен това следва да бъде взета предвид сравнимостта на видовете превозни средства от гледна точка на шума в околната среда.

Обосновка

Типът и качеството на пътните настилки също се отразяват върху излъчвания звук от пътното движение. Поради това е необходим глобален европейски подход, който отчита акустичните показатели на пътната настилка.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 8а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) Комисията следва да публикува насоки за „тихи“ пътища, предназначени за пътните органи, които да им предоставят полезен инструмент за спазване на изискванията за по-устойчива пътна инфраструктура.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 8б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8б) Шестата програма за действие в областта на околната среда заложи рамката за създаване на политика в областта на околната среда в ЕС за

периода 2002—2012 г. В програмата се призовава за действия в областта на шумовото замърсяване за „съществено намаляване на броя на хората, подложени редовно на дългосрочни средни нива на шум, по-специално от пътното движение“.

Обосновка

Регламентът следва да бъде в съответствие с предишните цели и амбиции на Европейския съюз.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 8в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8в) Техническите мерки за намаляване на нивата на шума от моторните превозни средства трябва да отговарят на набор разнопосочни изисквания, например намаляване на излъчвания шум и емисиите на замърсители и подобряване на безопасността при същевременно запазване на въпросното превозно средство възможно най-евтино и ефективно. Стремежът да се отговори на всички тези изисквания в еднаква степен и да се постигне баланс между тях често довежда автомобилната индустрия до границите на физически възможното при настоящите условия. Конструкторите на автомобили нееднократно са успявали да изместят тези граници благодарение на използването на нови, иновационни материали и методи. Законодателството трябва да определи ясна рамка и реалистични срокове за иновациите. Настоящият регламент създава точно такава рамка и по този начин предоставя

незабавен стимул за иновации в съответствие с потребностите на обществото, като същевременно по никакъв начин не ограничава икономическата свобода, която е толкова важно значение за сектора.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 8г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8г) Шумовото замърсяване е преди всичко местен проблем, за който обаче е необходимо решение в мащабите на целия Съюз. Първата стъпка на всяка устойчива политика за излъчвания шум трябва да бъде определянето на мерки, които да намаляват шума при източника. Превозното средство като източник на шум, към който е насочен настоящият регламент, по дефиниция е подвижно, така че чисто националните мерки не биха били достатъчни.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 8д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8д) Могат да се предприемат сериозни мерки с цел разработване/подобряване на инфраструктура по начин, който да доведе до максимално намаляване на шума от превозните средства, например посредством широкомащабно използване на шумозаглушаващи прегради.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 9а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Разпоредбата относно информирането на потребителите, управителите на автомобилни паркове и обществените органи за излъчвания звук може да повлияе върху решенията за закупуване и да ускори прехода към по-тих автомобилен парк. С цел предоставяне на необходимата информация на потребителите производителят следва да предоставя информация относно нивата на шума на превозните средства в съответствие с хармонизирани методи на изпитване на мястото на продажба и в рекламно-информационните технически материали. Етикет, подобен на използваните за информация относно емисиите на CO₂, разхода на гориво и шума на гумите, следва да информира потребителите относно излъчвания от превозното средство звук.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 9б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9б) За да намалят шума от движението по пътищата, публичните органи могат да въведат мерки и стимули за ускоряване на закупуването и използването на по-тихи превозни средства.

Обосновка

Националните и общинските органи може да решат да предложат стимули като стандарти за обществени поръчки или предоставяне на по-тихите превозни средства на привилегирован достъп до определени зони или на часове за доставка, за да насърчат закупуването и използването на по-тихи превозни средства като начин за намаляване на шума от пътното движение в чувствителни зони или горещи точки, установени в картите на шума, изисквани съгласно Директива 2002/49/ЕО относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 9в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9в) Нивата на шума от превозните средства отчасти зависят от околната среда, в която те се движат, по-специално качеството на пътната инфраструктура и равнището на интелигентност на системите за управление на движението по пътищата. Поради това следва да се помисли за приемането на интегриран подход, по-специално в най-шумните градски райони и в случаите, в които са необходими бързи действия.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 9г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9г) Когато леките автомобили пътуват със средна скорост под 45 км/ч, най-силният шум е този от двигателя и от системата за отработени газове, докато при пътувания с по-висока скорост най-силен е шумът от гумите и от вятъра. Тези шумове се проявяват

независимо от вида и мощността на двигателя. Чрез развитието на автомобилостроенето от 70-те години на миналия век насам двигателите станаха значително по-тихи, а средната им мощност и тегло се повишиха. По-тежките двигатели и по-сложните системи за безопасност доведоха до увеличаване на теглото на цялото превозно средство, което създаде необходимост от увеличаване на контактната повърхност на автомобилните гуми с пътната настилка с цел повишаване на стабилността на превозното средство. С всяко увеличаване на широчината на тази повърхност нараства и шумът на превозното средство от контакта на гумите с пътя.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 9д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9д) Шумът е многоаспектен проблем с множество източници и фактори, които засягат звука, възприеман от хората, и въздействието върху тях. Законодателството, насочено към намаляване на шума от пътното движение, трябва да отразява тези аспекти, като взема предвид шума от двигателя, превозното средство и гумите, пътната настилка, начина на шофиране и управлението на движението по пътищата и трябва да бъде уредено в законодателство като Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 година относно етикетиранието на гуми по отношение на горивната

ефективност и други съществени параметри¹ и Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда².

¹ *ОВ L 342, 22.12.2009 г., стр. 46.*

² *ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12.*

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 10а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Комисията следва да проучи потенциала на активните системи за безопасност в по-тихите превозни средства, като хибридните и електрическите превозни средства, за по-добро постигане на целта за подобряване на безопасността на уязвимите участници в движението в градските зони, като незрящите, пешеходците с ограничено зрение и слух, велосипедистите и децата.

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 10б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10б) Нивата на шума от превозните средства имат пряко въздействие върху качеството на живот на гражданите на ЕС, по-специално в градските райони, в които са слабо развити или въобще не съществуват електрически и/или подземен обществен транспорт, условия за

придвижване пеша или с велосипед. Следва също така да се вземе предвид целта да се удвои броят на лицата, ползващи общественя транспорт, която Европейският парламент определи в своята резолюция от 15 декември 2011 г. относно пътна карта за постигането на единно европейско транспортно пространство¹. Комисията и държавите членки следва да насърчават, в съответствие с принципа на субсидиарност, общественя транспорт и придвижването пеша и с велосипед с оглед намаляване на шумовото замърсяване в градските райони.

¹ *Приети текстове от тази дата, P7_TA(2011)0584.*

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 10в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10в) Информацията, отнасяща се до шума, включително данните от изпитванията, следва да бъде предоставена на разположение по ясно видим начин в търговските обекти и в рекламните материали за превозни средства.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 10г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10г) Нивото на шума от дадено превозно средство отчасти зависи от начина на използването му и

качеството на неговата поддръжка след закупуването му. Във връзка с това следва да се предприемат мерки за повишаване на обществената осведоменост в ЕС относно важното значение на възприемането на стил на плавно шофиране и спазването на действащите ограничения за скоростта във всяка държава членка.

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) С цел да се създаде възможност за Комисията да **замени** техническите изисквания на настоящия регламент **с пряко позоваване на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН, когато граничните стойности, свързани с новия метод на изпитване, бъдат определени в посочените правила, или да адаптира посочените изисквания** към техническия и научния прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз **по отношение на изменението на разпоредбите в** приложенията към настоящия регламент, свързани с **методите на изпитване и** нивата на звука. От особено значение е Комисията да провежда съответните консултации по време на своята подготвителна работа. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и по подходящ начин предаването на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение

(12) С цел да се създаде възможност за Комисията да **адаптира** техническите изисквания на настоящия регламент към техническия и научния прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз **за изменение на** приложенията към настоящия регламент, свързани с **процедурите на ЕС за одобрение на типа във връзка с** нивата на звука **на типовете превозни средства и на изпускателните уредби, методите и инструментите за измерване на шума, произвеждан от моторни превозни средства, шумозаглушителните уредби, шума от сгъстен въздух, проверките за съответствие на производството, спецификациите за изпитвателните площадки, методите за измерване за допълнителните разпоредби за излъчвания звук и мерките за гарантиране чувателността на хибридни и електрически превозни средства.** От особено значение е Комисията да провежда съответните консултации по време на своята подготвителна работа, **включително на**

експертно равнище. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и по подходящ начин предаването на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

Обосновка

Настоящото изменение е необходимо с цел привеждане на предложението на Комисията в съответствие с новата стандартна формулировка на разпоредбите, отнасящи се до делегираните актове, както и за по-подробно уточняване на приложенията, които следва да могат да се изменят посредством делегирани актове.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 12а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) Потенциалът за решаване на проблема с шума при източника, което е целта на настоящия регламент, е по-малък в сравнение с потенциала на мерки за промяна на състава на пътната настилка, с която осъществяват контакт гумите на превозното средство. Намаляването на шума в последния случай би било технически значително по-лесно осъществимо. С вече съществуващите видове асфалт, като например шумопоглъщащия асфалт, асфалтите със свойства за намаляване на шума или оптимизираните по отношение на шума асфалти, включени в цялостен подход, който да съчетава различни прости строителни методи, още сега може да се постигне намаляване на шума на местно ниво от около 10 децибела. Този ефективен подход към местните източници на шум не е обхванат от настоящия регламент, тъй като прилагането му би

натоварило сериозно държавните бюджети, по-специално тези на местните органи. Трудно би могло да се обоснове такъв подход във време на фискална криза и освен това така би била засегната областта на регионалната и структурната политика.

Изменение 22

Предложение за регламент Член 3 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

(2) „тип превозно средство“ означава група превозни средства, определени в част Б от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

Изменение

(2) „тип превозно средство“ означава:

i) за превозни средства, изпитвани съгласно параграф 4.1.2.1 от приложение II, група превозни средства, определени в част Б от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

ii) за превозни средства, изпитвани съгласно параграф 4.1.2.2 от приложение II, група от превозни средства, които не се различават съществено в аспекти като:
– формата на каросерията или материалите от които тя е изработена, (по-специално отделението на двигателя и неговата звукоизолация);

– вида на двигателя (напр. принудително или компресионно запалване, дву- или четиритактов, бутален или роторнобутален), броя и капацитета на цилиндрите, вида инжекционна система, подредбата на клапаните, номиналната честота на въртене (S) или вида електрически мотор;

– превозните средства с един и същ тип двигател и/или различни общи предавателни отношения може да се считат за превозни средства от един и същ тип.

Въпреки това, ако горепосочените различия водят до различен метод на изпитване, тези различия трябва да се разглеждат като промяна на типа.

Изменение 23

Предложение за регламент Член 3 – точка 21а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21а) „място на продажба“ означава мястото, на което превозните средства се складираат и предлагат за продажба на потребителите;

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до необходимата информация, когато планират покупка на превозно средство, следва информацията относно шума да е широко достъпна (предложеният текст би съответствал на член 3 от Регламент 1222/2009 относно етикетирането на гуми, включително по отношение на излъчвания шум).

Изменение 24

Предложение за регламент Член 3 – точка 21б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21б) „технически рекламен материал“ означава технически наръчници, брошури, листовки и каталози (независимо дали са в печатна, електронна форма или онлайн), както и уебсайтове, целта на които е да бъдат популяризирани превозните средства сред

обществеността.

Обосновка

За да се гарантира, че потребителите имат достъп до цялата съответна информация, когато обмислят закупуването на превозно средство, информацията за нивата на шума следва да бъде широко достъпна.

Изменение 25

**Предложение за регламент
Член 4 – параграф 3а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Когато извършват технически проверки на превозните средства, държавите членки измерват нивото на шум въз основа на данни в типовото одобрение на ЕС за всеки тип превозно средство.

Обосновка

Когато извършват задължителни технически проверки на превозните средства (за да се уверят, че излъчваният шум на превозното средство не надхвърля разрешените нива), държавите членки следва да използват данните за нивата на шум в типовото одобрение на ЕС за всеки тип превозно средство, а не някакви други критерии.

Изменение 26

**Предложение за регламент
Член 4б (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 4б

Мониторинг

Държавите членки гарантират ефективния мониторинг на своя пазар в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 година за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на

продукти¹. Те извършват подходящи проверки на характеристиките на продукти в адекватен мащаб в съответствие с принципите, заложиени в член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 765/2008.

¹ *ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30.*

Обосновка

За целите на доброто функциониране на вътрешния пазар и здравословната конкуренция между индустриите е важно да се гарантира високо равнище на наблюдение на пазара както по отношение на продукти, които са в обращение в рамките на Общността, така и по отношение на продукти с произход извън ЕИП. Поради това държавите членки и техните съответни органи за мониторинг на пазара са призовани да проверяват и наблюдават изпълнението на изискванията, предвидени в настоящия регламент. Това е изключително важно, за да бъдат изпълнени изискванията за защита на обществените интереси като здравословните и безопасни условия като цяло, здравословните и безопасни условия на работното място, защитата на потребителите, околната среда и сигурността.

Изменение 27

Предложение за регламент Член 5 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Производителите гарантират, че системата за намаляване на шума е проектирана, изработена и сглобена така, че да може добре да устоява на корозионните явления, на които е подложена, като се имат предвид условията на експлоатация на превозното средство.

Изменение

2. Производителите гарантират, че системата за намаляване на шума е проектирана, изработена и сглобена така, че да може добре да устоява на корозионните явления, на които е подложена, като се имат предвид условията на експлоатация на превозното средство **и регионалните разлики в климата.**

Изменение 28

Предложение за регламент Член 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

Условията на изпитване, определени в приложение II, отчитат типичните пътни условия за управление на превозното средство и изискванията за изпитване на други основни компоненти на превозното средство, които вече са включени в приложното поле на Регламент (ЕО) № 661/2009. Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука, **закръглено до най-близкото цяло число**, не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

Обосновка

В съответствие с принципите на по-добро регулиране е важно да се гарантира, че условията за изпитване съгласно настоящия регламент не оказват необосновано въздействие върху производителите на части, които вече са предприели значителни стъпки за намаляване на излъчвания шум, по-специално сектора за производство на гуми. В този контекст следва да бъде подчертана точността на условията на изпитване и „типичните пътни условия за управление на превозното средство“ следва да бъдат посочени като условието за утвърждаване на граничните стойности, определени в приложение III. С цел привеждане на настоящото предложение в съответствие с останалото законодателство на ЕС по отношение на шума, измерените стойности на звука следва да се отчитат систематично. Всички регламенти отчитат крайните резултати като цели числа. Предлага се тази практика да се запази и в настоящия регламент.

Изменение 29

Предложение за регламент

Член 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В рамките на три години след датата, посочена в приложение III, трета колона, фаза 1 от настоящия регламент, Комисията **извършва подробно проучване, за да установи дали граничните стойности са се оказали целесъобразни.** Въз основа на

След датата, посочена в приложение III, трета колона, фаза 1 от настоящия регламент, Комисията **осъществява преглед на** граничните стойности **в приложение III. Този преглед включва оценка на въздействието, която включва обща оценка на**

заклученията на проучването
Комисията *може, когато е*
целесъобразно, *да представи*
предложения за изменение на
настоящия регламент.

въздействието върху автомобилната
индустрия, и по-специално
зависимите от нея сектори, като се
отчита влиянието на други
регламенти — като например тези в
областта на намаляването на
емисиите на CO₂ и безопасността —
върху нивото на звука на моторните
превозни средства. Въз основа на този
преглед и неговата оценка на
въздействието, Комисията, ако е
целесъобразно, *предлага* изменение на
настоящия регламент *по начин, който е*
възможно най-неутрален от гледна
точка на конкуренцията. Граничните
стойности, посочени в
приложение III, четвърта колона,
фаза 2, влизат в сила шест години
след потвърждаване на оценката на
въздействието и приключване на
процеса на преглед от Комисията.

Обосновка

За първоначалното предложение на Комисията нямаше подходяща оценка на
въздействието, базирана на изискваната нова класификация на превозните средства.
Поради това е налице спешна нужда да се поиска оценка на въздействието преди по-
нататъшни съществени стъпки за намаляване. След приключване на процеса по
преразглеждане, граничните стойности във фаза 2 могат да влязат в сила по
отношение на добре известния срок за техническо развитие от страна на
индустрията.

Изменение 30

Предложение за регламент Член 7 – параграф 1а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Представените съгласно параграф 1
предложения за изменение на
настоящия регламент отчитат
новите стандарти, установени от
Международната организация по
стандартизация, по-специално
стандарт ISO 10844:2011.

Изменение 31

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 1 – алинеи 1а и 1б (нови)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Превозните средства автоматично отговарят на изискванията на приложение X, ако производителят на превозни средства представи на органа по одобрението на типа технически документи, показващи разликата между максималната и минималната скорост на двигателите на превозните средства при $VV'17 \leq 0,15 \times S$, за всяко условие на изпитване в рамките на контролния обхват на ДРИЗ, определен в точка 3.3. от приложение VIII по отношение на условията, посочени в приложение II.

1б. Превозни средства от категория N1 се изключват от ДРИЗ, ако е изпълнено едно от следните условия:

а) Капацитет на двигателя ≤ 660 куб. см и специфична мощност на двигателя на единица маса PMR, изчислена с помощта на максималната разрешена маса на превозното средство ≤ 35 ;

б) Товароносимост ≥ 850 кг и специфична мощност на двигателя на единица маса PMR, изчислена с помощта на максималната разрешена маса на превозното средство ≤ 40 .

Обосновка

Това изменение въвежда съразмерни изисквания за малки и средни предприятия, извършващи монтаж. Освен това стандартът за ДРИЗ на Съюза на индустриалците в Европейската общност (UNICE) е пригоден към поведението на типични превозни средства от категорията M1 и отговорната експертна група препоръча изключение за други категории. ДРИЗ (Допълнителни разпоредби за излъчвания звук) трябва да избягнат неочаквани излъчвани звукове, които не се съотнасят към резултатите от изпитване за одобрение на типа. Тъй като това никога не е спазвано за лекотоварни

автомобили от категория N1, това изменение гарантира изключването им от специалното изпитване за ДРИЗ.

Изменение 32

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 1 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Превозните средства от категория N1 се освобождават от ДРИЗ, ако е изпълнено едно от следните условия:

а) Капацитетът на двигателя не надвишава 660 куб. см и специфичната мощност на двигателя на единица маса PMR, изчислена с помощта на максималната разрешена маса на превозното средство, не надвишава 35;

б) Товарносимостта е най-малко 850 кг и специфичната мощност на двигателя на единица маса PMR, изчислена с помощта на максималната разрешена маса на превозното средство, не надвишава 40;

Обосновка

Изискванията за ДРИЗ (Допълнителни разпоредби за излъчвания звук) са пригодени за поведение, типично за спортни модифицирани системи и превозни средства от категория M1, така че да се открият неочаквани излъчвани звукове на високи скорости на двигателя. ДРИЗ е разработена и одобрена от експертната група по шума на Работната група на ИКЕ на ООН 29, чийто член е Европейската комисия. Същата експертна група правилно е препоръчала да се изключат лекотоварни автомобили по букви а) и б), както е посочено по-горе: не се очакват ползи за околната среда, а икономическите последици и разходите за изпитвания за проверка ще бъдат непропорционални поради далеч по-голямото разнообразие на лекотоварни автомобили в сравнение с леките пътнически автомобили.

Изменение 33

Предложение за регламент
Член 8 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Звукът, излъчван от превозното средство при типични пътни условия на кормуване, които са различни от тези, при които е проведено изпитването за одобрение на типа, посочено в приложение II, не трябва да се отклонява **неприемливо** от резултата от изпитването.

Изменение

2. Звукът, излъчван от превозното средство при типични пътни условия на кормуване, които са различни от тези, при които е проведено изпитването за одобрение на типа, посочено в приложение II, не трябва да се отклонява от резултата от изпитването.

Обосновка

Ежедневните излъчвани звукове при обичайни обстоятелства не трябва да се отклоняват от резултатите от изпитването.

Изменение 34

Предложение за регламент
Член 8 - параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Производителят на превозното средство не трябва преднамерено да променя, адаптира или въвежда механично, електрическо, термично или друго устройство или процедура единствено за целите на изпълнението на изискванията за излъчвания шум съгласно настоящия регламент, които не са в експлоатация по време на типична пътна експлоатация при условията, приложими за ДРИЗ.

Изменение

3. Производителят на превозното средство не трябва преднамерено да променя, адаптира или въвежда механично, електрическо, термично или друго устройство или процедура единствено за целите на изпълнението на изискванията за излъчвания шум съгласно настоящия регламент, които не са в експлоатация по време на типична пътна експлоатация при условията, приложими за ДРИЗ. **Тези мерки обикновено се наричат заобикаляне на изискванията на изпитвателния цикъл (cycle beating).**

Обосновка

Разпоредбата става по-ясна. Законодателното намерение е да се спрат или предотвратят пропуски в регламента.

Изменение 35

Предложение за регламент
Член 8 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. В заявлението за одобрение на типа производителят представя декларация, изготвена в съответствие с образеца, посочен в допълнение 1 към приложение VIII, че подлежащият на одобрение тип превозно средство съответства на изискванията на член 8, **параграф 1 и член 8, параграф 2.**

Изменение

5. В заявлението за одобрение на типа производителят представя декларация, **подкрепена от резултатите от подходящи изпитвания, която е** изготвена в съответствие с образеца, посочен в допълнение 1 към приложение VIII, че подлежащият на одобрение тип превозно средство съответства на изискванията на член 8.

Обосновка

Член 8 трябва да се прилага в своята цялост, за да осигури необходимата правна сигурност.

Изменение 36

Предложение за регламент
Член 8а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 8а

Производителите и дистрибуторите на превозни средства гарантират, че нивото на шума в децибели (dB(A)), в съответствие с хармонизираните методи за изпитване за одобрение на типа за всяко превозно средство, се показва на видно място на мястото на продажба и в техническия рекламен материал.

След цялостна оценка на въздействието Комисията, до две години след влизане в сила на настоящия регламент, предоставя на Европейския парламент и на Съвета, в съответствие с обикновената законодателна процедура, предложение относно потребителската информация. Това

предложение може да бъде включено в Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 година относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили¹.

ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16

Изменение 37

Предложение за регламент Член 8 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 8б

Класификация и качество на пътната настилка

В съответствие с графициите за преглед, посочени в Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 година относно оценката и управлението на шума в околната среда¹, Комисията оценява възможността за въвеждане на система за пътна класификация, която окачествява типичния шум, излъчван при търкаляне върху пътя, за всяка пътна настилка в Европейския съюз, и ако е целесъобразно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение в съответствие с обикновената законодателна процедура.

Комисията разглежда възможността за включване на изискване към държавите членки да предоставят информация относно качествата на пътната настилка в стратегическите карти на шума,

предвидени в Директива 2002/49/ЕО.

¹ *ОВ L 189, 18.7.2002 г.*

Обосновка

Качеството на пътната настилка оказва силно влияние върху нивата на шума, излъчван при търкаляне на гумите на превозните средства. До този момент не съществува стратегически подход, който да позволява преглед на качеството на пътната настилка в ЕС. Изложеното по-горе предложение ще позволи на държавите членки и общностите да идентифицират зоните, в които подобряването на пътната настилка е целесъобразно и ще доведе до намаляване на шума в околната среда.

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 9

Текст, предложен от Комисията

Член 9

Когато производителите решат да монтират АСПСС на превозни средства, трябва да изпълнени изискванията от приложение X.

Изменение

Член 9

Когато производителите решат да монтират АСПСС на превозни средства, **звукът, генериран от АСПСС, е непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите участници в пътното движение за движещо се превозно средство. Звукът указва лесно поведението на превозното средство и може да е подобен на звука на превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене и работещо при същите условия, като** трябва да са изпълнени изискванията от приложение X.

Комисията, в срок една година след влизане в сила на настоящия регламент, оценява необходимостта от неговото преразглеждане, като взема предвид, наред с другото, дали активните системи за безопасност могат по-добре да обслужват целта за подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното

движение в градски зони, в допълнение към акустичните системи за сигнализиране на превозното средство или в сравнение с тях, и когато е целесъобразно, в съответствие с обикновената законодателна процедура, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение, което предвижда максимално ниво на звука за АСПСС, монтирани на превозни средства.

Изменение 39

Предложение за регламент Член 10 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове за изменение на *приложения I — XI*.

Изменение

1. *С цел адаптиране на техническите изисквания на настоящия регламент към техническите и научните промени*, на Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове *в съответствие с член 11* за изменение на *приложения I—II и IV—XII*.

Обосновка

В съответствие с член 290 от ДФЕС само несъществени елементи от законодателния акт могат да се делегират на Комисията, а съществените елементи се запазват за законодателния акт. Разпоредбите в приложение III, т.е. граничните стойности на шума и сроковете (фазите), са съществени елементи от предложението и следователно се запазват за съзаконодателите. Настоящото изменение е необходимо също и с цел привеждане на предложението на Комисията в съответствие с новата стандартна формулировка на разпоредбите, отнасящи се до делегираните актове.

Изменение 40

Предложение за регламент Член 10 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Когато граничните стойности, свързани с метода на изпитване, са определени в Правило № 51 на ИКЕ на ООН, Комисията **разглежда замяната** на техническите изисквания, посочени в приложение III, с пряко позоваване на съответните изисквания на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН.

Изменение

2. Когато граничните стойности, свързани с метода на изпитване, са определени в Правило № 51 на ИКЕ на ООН, Комисията **преценява възможността за замяна** на техническите изисквания, посочени в приложение III, с пряко позоваване на съответните изисквания на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН, **при условие че те не водят до занижаване на стандартите на ЕС в областта на околната среда и здравеопазването и при надлежно отчитане на становищата на Европейския парламент и на Съвета, и по целесъобразност представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение III в съответствие с обикновената законодателна процедура.**

Обосновка

В съответствие с член 290 от ДФЕС само несъществени елементи от законодателния акт могат да се делегират на Комисията, а съществените елементи се запазват за законодателния акт. Разпоредбите в приложение III, т.е. граничните стойности на шума и сроковете (фазите), са съществени елементи от предложението и следователно се запазват за съзаконодателите.

Изменение 41

Предложение за регламент Член 11 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. **Правомощията** да приема делегирани актове се **предоставят** на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

Изменение

1. **Правомощието** да приема делегирани актове се **предоставя** на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

Обосновка

Настоящото изменение е необходимо с цел привеждане на предложението на Комисията в съответствие с новата стандартна формулировка на разпоредбите, отнасящи се до делегираните актове.

Изменение 42

Предложение за регламент Член 11 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 1, се предоставя на Комисията за **неопределен** срок от датата на **приемане** на настоящия регламент.

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от **пет години от** датата на **влизане в сила** на настоящия регламент. **Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощие се удължава мълчаливо за периоди със същата продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не се противопостави на такова удължаване не по-късно от три месеца преди края на всеки период.**

Обосновка

Делегирането на правомощие на Комисията следва да бъде ограничено до период от пет години, който може да бъде удължен, ако са спазени определени условия, например трябва да бъде изготвен доклад и Парламентът и Съветът да не му се противопоставят. Това изменение отчита новата стандартна формулировка за делегирани актове.

Изменение 43

Предложение за регламент Член 11 - параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Делегирането на правомощие, посочено в член 10, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз или на посочена в него по-късна дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

Изменение

(Не се отнася до българския текст.)

Обосновка

(Не се отнася до българския текст.)

Изменение 44

Предложение за регламент Член 11 - параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 1, влиза в сила единствено ако не е направено възражение от страна на Европейския парламент или Съвета в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно акта или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с **един месец** по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изменение

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 1, влиза в сила единствено ако не е направено възражение от страна на Европейския парламент или Съвета в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно акта или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с **два месеца** по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Обосновка

Настоящото изменение е необходимо с цел привеждане на предложението на Комисията в съответствие с новата стандартна формулировка на разпоредбите, отнасящи се до делегираните актове.

Изменение 45

Предложение за регламент Член 12

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 12

заличава се

Възражения срещу делегираните актове

1. Европейският парламент и Съветът могат да възразят срещу делегирания акт в срок от два месеца от датата на нотификацията. По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок се удължава с един месец.

2. Ако при изтичането на този срок нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения срещу делегирания акт или ако преди тази дата както Европейският парламент, така и Съветът са уведомили Комисията за решението си да не повдигат възражения, делегираният акт влиза в сила на датата, предвидена в неговите разпоредби.

3. Ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу приетия делегиран акт, той не влиза в сила. Институцията, която представи възражения, посочва причините за възраженията срещу делегирания акт.

Обосновка

Член 12 е излишен предвид разпоредбите на член 11, параграф 5. Настоящото

изменение следователно ще приведе предложението на Комисията в съответствие с новата стандартна формулировка на разпоредбите, отнасящи се до делегираните актове.

Изменение 46

Предложение за регламент Член 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Процедура по спешност

заличава се

1. Делегираните актове, приети съгласно член 10, параграф 1 влизат в сила незабавно и се прилагат, докато не бъде представено възражение в съответствие с параграф 2. В нотификацията на делегиран акт до Европейския парламент и до Съвета се посочват причините за използването на процедурата по спешност.

2. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в съответствие с процедурата, посочена в член 11, параграф 5. В такъв случай Комисията незабавно отменя акта, след като бъде нотифицирана от Европейския парламент или от Съвета за решението за представяне на възражения.

Обосновка

Използването на процедурата за спешни случаи не е надлежно обосновано нито в член 10, нито в съображенията, и поради тази причина член 13 следва да се заличи.

Изменение 47

Предложение за регламент Приложение I – точка 5.2.2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5.2.2.a) Граничните стойности, определени в таблицата в приложение III, се прилагат с разумни допустими отклонения при измерване.

Обосновка

Настоящите разпоредби във всички нормативни уредби относно шума предлагат допустими отклонения за производството.

Изменение 48

Предложение за регламент Приложение II – точка 3.2.1 – изречение 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3.2.1. Изпитваното превозно средство трябва да се избере по такъв начин, че всички превозни средства от същия тип, пуснати на пазара, да изпълняват изискванията на настоящия регламент.

3.2.1. Изпитваното превозно средство е представително за предстоящите за пускане на пазара превозни средства, посочени от производителя.

Обосновка

Настоящите разпоредби във всички нормативни уредби относно шума предлагат допустими отклонения за производството.

Изменение 49

Предложение за регламент Приложение II – точка 3.2.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	<i>Изменение</i>
3.2.2. Шумът от гумите, излъчван при търкаляне, е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства. Гумите, използвани за изпитването, трябва да бъдат представителни за превозното	3.2.2. Шумът от гумите, излъчван при търкаляне, е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства. Гумите, използвани за изпитването, трябва да бъдат представителни за превозното

<p>средство и се избират от производителя на превозното средство и се записват в допълнение 3 към приложение 1 към настоящия регламент. Те трябва да съответстват на един от размерите гуми, посочени за превозното средство като оригинално оборудване. Гумите трябва да са вече налични на пазара или да бъдат пуснати по същото време, както и превозното средство. 2/ Гумите трябва да бъдат напompани до налягането, препоръчано от производителя на превозното средство за масата на изпитване на превозното средство. Гумите трябва да имат поне законово регламентираната дълбочина на протектора.</p>	<p>средство и се избират от производителя на превозното средство и се записват в допълнение 3 към приложение 1 към настоящия регламент. Те трябва да съответстват на един от размерите гуми, посочени за превозното средство като оригинално оборудване. Гумите трябва да са вече налични на пазара или да бъдат пуснати по същото време, както и превозното средство. 2/ Гумите трябва да бъдат напompани до налягането, препоръчано от производителя на превозното средство за масата на изпитване на превозното средство. Гумите трябва да имат законово регламентираната дълбочина на протектора.</p>
<p>2/ Тъй като приносът на гумите за общия излъчван звук е значителен, е необходимо да се вземат предвид съществуващите регулаторни разпоредби относно звука, излъчван от гумите/пътя. По искане на производителя гумите за подобро задвижващо усилие, гумите за сняг и гумите със специално предназначение се изключват при измерванията за одобрение на типа и за съответствие на производството в съответствие с Правило № 117 на ИКЕ на ООН (ОВ L 231, 29.8.2008 г., стр. 19).</p>	<p>2/ Тъй като приносът на гумите за общия излъчван звук е значителен, е необходимо да се вземат предвид съществуващите регулаторни разпоредби относно звука, излъчван от гумите/пътя. По искане на производителя гумите за подобро задвижващо усилие, гумите за сняг и гумите със специално предназначение се изключват при измерванията за одобрение на типа и за съответствие на производството в съответствие с най-новите изменения по отношение на Правило № 117 на ИКЕ.</p>

Обосновка

В съответствие с договореното през 2011 г. на 53-то заседание на GRB – експертна група за шума към Работна група 29 (работната група, която отговаря за разработването на хармонизирани световни стандарти за превозните средства) на ИКЕ на ООН в Женева, чийто член е Европейската комисия.

Изменение 50

Предложение за регламент Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1

Текст, предложен от Комисията

4.1.2.1.4.1. Превозни средства с ръчна,

Изменение

4.1.2.1.4.1. Превозни средства с ръчна,

автоматична, саморегулираща и безстепенна (CVTs) предавателна кутия със силови предавания, изпитвани при фиксирани предавателни отношения

Възможни са следните условия за избор на предавателни отношения:

а) ако едно конкретно предавателно отношение дава ускорение в граници $\pm 5\%$ от базовото ускорение $a_{\text{wot ref}}$, без да превишава $3,0 \text{ m/s}^2$, изпитването трябва да се проведе при това предавателно отношение;

б) ако нито едно от предавателните отношения не дава исканото ускорение, се избира предавателно отношение i с ускорение, по-високо от базовото, и предавателно отношение $i+1$ с ускорение, по-ниско от базовото. Ако стойността на ускорението при предавателно отношение i не превишава $3,0 \text{ m/s}^2$, за изпитването се използват двете предавателни отношения.

Претегленото съотношение спрямо базовото ускорение $a_{\text{wot ref}}$ се изчислява, като:

$$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$$

в) ако стойността на ускорението при предавателно отношение i превишава $3,0 \text{ m/s}^2$, се използва първото предавателно отношение, което дава ускорение под $3,0 \text{ m/s}^2$, освен ако предавателното отношение $i+1$ не осигурява ускорение, по-малко от a_{urban} . В този случай се използват две предавки, i и $i+1$, включително предавката i с **ускорение**, превишаващо $3,0 \text{ m/s}^2$. В останалите случаи не се използват други предавки. Достигнатото ускорение $a_{\text{wot test}}$ по време на изпитването се използва за изчисляването на коефициента на частична мощност kP вместо $a_{\text{wot ref}}$;

автоматична, саморегулираща и безстепенна (CVTs) предавателна кутия със силови предавания, изпитвани при фиксирани предавателни отношения

Възможни са следните условия за избор на предавателни отношения:

а) ако едно конкретно предавателно отношение дава ускорение в граници $\pm 5\%$ от базовото ускорение $a_{\text{wot ref}}$, без да превишава $2,0 \text{ m/s}^2$, изпитването трябва да се проведе при това предавателно отношение;

б) ако нито едно от предавателните отношения не дава исканото ускорение, се избира предавателно отношение i с ускорение, по-високо от базовото, и предавателно отношение $i+1$ с ускорение, по-ниско от базовото. Ако стойността на ускорението при предавателно отношение i не превишава $2,0 \text{ m/s}^2$, за изпитването се използват двете предавателни отношения.

Претегленото съотношение спрямо базовото ускорение $a_{\text{wot ref}}$ се изчислява, като:

$$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$$

в) ако стойността на ускорението при предавателно отношение i превишава $2,0 \text{ m/s}^2$, се използва първото предавателно отношение, което дава ускорение под $2,0 \text{ m/s}^2$, освен ако предавателното отношение $i+1$ не осигурява ускорение, по-малко от a_{urban} . В този случай се използват две предавки, i и $i+1$, включително предавката i с **ускорението**, превишаващо $2,0 \text{ m/s}^2$. В останалите случаи не се използват други предавки. Достигнатото ускорение $a_{\text{wot test}}$ по време на изпитването се използва за изчисляването на коефициента на частична мощност kP вместо $a_{\text{wot ref}}$;

Обосновка

Наличните статистически данни относно управлението на превозни средства, използвани за разработването на новата световна процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP), показват, че ускорение над 2 m/s^2 не е обосновано. Освен това задължителната процедура по наблюдение за този нов регламент между 2007 и 2010 г. е била основана на тестово определение от 2 m/s^2 .

Изменение 51

Предложение за регламент Приложение III

Текст, предложен от Комисията

Приложение III Гранични стойности

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава следните гранични стойности:

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности в dB(A) (децибели (A))					
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за регистрация, продажба и пускане в експлоатация на нови превозни средства	
		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването]		Фаза 2 в сила от [5 години след публикуването]		Фаза 3 в сила от [7 години след публикуването]	
		С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*
M	Превозни средства, използвани за превоз на пътници						
M₁	Брой на седалките ≤ 9 ;	70	71**	68	69**	68	69**
M₁	Брой на седалките ≤ 9 ; отношение мощност към маса $> 150 \text{ kW/t}$;	71	71	69	69	69	69
M₂	Брой на седалките > 9 ; маса $\leq 2 \text{ t}$;	72	72	70	70	70	70
M₂	Брой на седалките > 9 ; $2 \text{ t} < \text{маса} \leq 3,5 \text{ t}$;	73	74	71	72	71	72
M₂	Брой на	74	75	72	73	72	73

	седалките > 9; 3,5 t < маса ≤ 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;						
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса ≤ 5 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW;	76	78	74	76	74	76
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари						
N ₁	маса ≤ 2 t;	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < маса ≤ 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; 75 ≤ номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N ₃	Маса > 12 t; 75 ≤ номинална мощност на двигателя < 150 kW;	77	78	75	76	75	76
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW;	80	82	78	80	78	80

*	<i>Повишените гранични стойности са валидни само ако превозното средство отговаря на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.</i>
**	<i>За превозни средства от категория M1 повишените гранични стойности за превозни средства с повишена проходимост са валидни само ако разрешената максимална маса > 2 t.</i>

Изменение

Приложение III Гранични стойности

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука, *закръглено към по-малкото цяло число, когато дробната част е по-малка от 0,5, или закръглено към по-голямото цяло число, когато дробната част е равна на или по-голяма от 0,5*, не трябва да надвишава следните гранични стойности:

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства, изразени в dB(A) [децибели (A)]*	
		Фаза 1 в сила от [6 години след публикуването]	Фаза 2 в сила от [8 години след публикуването]
M	Превозни средства, използвани за превоз на пътници		
M ₁	Брой на седалките ≤ 9; ≤ 125 kW/t	68	68
	Брой на седалките ≤ 9; 125kW/t < отношение мощност към маса ≤ 150kW/t	69	69
	Брой на седалките ≤ 9; отношение мощност към маса > 150kW/t	71	71
M ₂	Брой на седалките > 9; маса ≤ 2.5 t	69	69
	Брой на седалките > 9; 2, 5 t < маса < 3.5 t	71	71
	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t;	72	72
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя ≤ 180kW	73	73
	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; 180 kW < номинална	75	75

	мощност на двигателя $\leq 250kW$		
	Брой на седалките > 9 ; Маса $> 5 t$; номинална мощност на двигателя $> 250kW$	76	76
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари		
N ₁	маса $< 2,5 t$;	69	69
	$2,5 t < \text{маса} < 3,5 t$;	70	70
N ₂	$3,5 t < \text{маса} < 12 t$; номинална мощност на двигателя $< 150 kW$;	72	72
	$3,5 t < \text{маса} \leq 12 t$; номинална мощност на двигателя $> 150kW$	75	75
N ₃	Маса $> 12 t$; номинална мощност на двигателя $\leq 180kW$	75	75
	Маса $> 12 t$; $180 < \text{номинална мощност на двигателя} \leq 250kW$	77	77
	Маса $> 12 t$; номинална мощност на двигателя $> 250 kW$;	79	79
*	<i>Граничните стойности се увеличават с 1dB за превозните средства, които отговарят на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.</i>		

Изменение 52

Предложение за регламент Приложение VI – точка 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Избира се едно превозно средство и се подлага на изпитванията, определени в точка 2. Ако резултатите от изпитванията изпълняват изискванията за ПСП от приложение X към Директива 2007/46/ЕО, се счита, че превозното средство съответства на разпоредбите за ПСП.

Изменение

Избира се едно превозно средство и се подлага на изпитванията, определени в точка 2. Ако резултатите от изпитванията изпълняват изискванията за ПСП от приложение X към Директива 2007/46/ЕО, се счита, че превозното средство съответства на разпоредбите за ПСП. ***Приложимите изисквания за ПСП са посочените в***

**приложение III гранични стойности,
с допълнително отклонение в
рамките на 1 dB(A).**

Обосновка

В съответствие с други регламенти, например Регламент 661/2009, и в съответствие със спецификациите в действащото законодателство се предвижда допълнително отклонение в рамките на 1 dB(A) за проверките на съответствието на производството.

Изменение 53

**Предложение за регламент
Приложение VII – точка 1 – бележка под линия 1**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

^{1/}ISO10844:1994.

^{1/}За първите пет години след влизането в сила на настоящия регламент, производителите могат да използват писти за изпитване, сертифицирани по ISO 10844:1994 или по ISO 10844:2011. След тази дата производителите се задължават да използват само писти за изпитване, съобразени с ISO 10844:2011.

Обосновка

ISO10844:1994 беше актуализиран през март 2011 г. в новия ISO стандарт ISO10844:2011. Новият текст обаче все още не е въведен във всички правила на ИКЕ на ООН относно съоръженията за изпитване на превозни средства и на гуми. За тази цел е важно да има преходен период между двата стандарта, за да се даде възможност на производителите да реконструират пистите, когато е необходимо, и за ИКЕ на ООН, за да въведе в правилата си позоваване на новия стандарт.

Изменение 54

**Предложение за регламент
Приложение VII – точка 3.2.2 – параграф 2 – уводна част**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В допълнение към изискванията, посочени в точки 1—3.2.2, трябва да са

В допълнение към изискванията, посочени в точки 1—3.2.2, трябва да са

изпълнени следните изисквания:

изпълнени следните изисквания **на ISO 10844:2011** или следва да бъде направена препратка към **ISO 10844:1994** за преходен период от 5 години:

Обосновка

Това изискване следва да е в съответствие както с параграф 1 от приложение VII към настоящия регламент, така и с работата, извършена от ИКЕ на ООН.

Изискванията, посочени в този параграф от буква а) до ж), са взети от стандарт ISO 10844:2011. Този стандарт обаче още не е включен в правилата на ИКЕ на ООН. Следователно е необходимо да се направи позоваване също така и на предходната версия на стандарт ISO 10844:1994 за преходен период от пет години, за да се даде възможност, от една страна, на ИКЕ на ООН да промени правилата си, а от друга — съоръженията за изпитване да въведат промените, изисквани от версията от 2011 г. на този стандарт.

Изменение 55

Предложение за регламент Приложение VII – точка 4.3

Текст, предложен от Комисията

4.3. За целите на настоящия стандарт измерванията по дълбочина на материала се провеждат на най-малко 10 места, равномерно разположени по протежение на следите на колелата върху ивицата за изпитване, и се взема средната стойност, за да се сравни с определения минимум дълбочина на материала (текстурата). Вж. **стандарт ISO 10844:1994** за описание на процедурата.

Изменение

4.3. За целите на настоящия стандарт измерванията по дълбочина на материала се провеждат на най-малко 10 места, равномерно разположени по протежение на следите на колелата върху ивицата за изпитване, и се взема средната стойност, за да се сравни с определения минимум дълбочина на материала (текстурата). Вж. **стандарт ISO 10844:2011** за описание на процедурата.

Обосновка

Регламентът следва да бъде съобразен с действащите стандарти ISO.

Изменение 56

Предложение за регламент Приложение VIII – точка 2.3 – ред 4 „ускорение на превозното средство“

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ускорение на превозното средство a_{wot}
ASEP: $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

ускорение на превозното средство a_{wot}
ASEP: $a_{wot} \leq 4,0 \text{ m/s}^2$

Обосновка

Ускорението, необходимо за ДРИЗ изпитването, както е посочено в предложението на Комисията, не е представително за градски условия на пътно движение. Освен това става все по-трудно и сложно да се повтори по последователен начин изпитването при по-високи ускорения. Масивите от данни, използвани за ДРИЗ, не са производни от данните, получени по метод В. Всъщност метод В и ДРИЗ не са свързани, следователно изменението в Метод В няма нужда да бъде възпроизведено в изпитването по ДРИЗ. Освен това не е извършено оценяване на цялостното въздействие, което да вземе предвид изменението от 4.0 до 5.0 m/s².

Изменение 57

Предложение за регламент Приложение VIII – точка 2.4 – параграф 2а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За да бъде ДРИЗ изпитването представително и повторяемо (за органа за одобрение на типа), превозните средства се изпитват, като се използва фабричното калибриране на предавателната кутия.

Обосновка

Използването на фабричното калибриране на предавателната кутия е необходимо поради следните причини: тъй като предавателната кутия трябва да се задейства извън „нормалните“ си параметри, се изисква калибриране, за да се „поддържат“ избраните предавки по време на изпитването ДРИЗ; във връзка с гореспоменатото, няма на разположение специално калибриране за автомобилите в стандартно производство. Следователно не може да се постигне съответствие на производството. Нелинейно ускорение: поддържането на висока предавка и прилагането на максимална мощност от режим на ниски обороти в минута може да предизвика т.нар. ефект на форсиране на оборотите на двигателя. Причината за това форсиране е приплъзване на преобразувателя на въртящ момент при ниски обороти на двигателя в минута.

Изменение 58

Предложение за регламент Приложение IX – част А – точка 1

Текст, предложен от Комисията

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АССПС) е **устройство за генериране на звук, предназначено да информира** пешеходците и уязвимите участници в пътното движение.

Изменение

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АССПС) е **система за електрически или хибридни електрически пътни превозни средства, която осигурява информация за работата на превозното средство за** пешеходците и уязвимите участници в пътното движение.

Обосновка

Определението на АССПС в съответното приложение IX следва да съответства на определението на АССПС в член 3, параграф 21.

Изменение 59

Предложение за регламент Приложение IX – част А – точка 4 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) Звукът, генериран от АССПС, следва да бъде непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите участници в пътното движение за превозно средство в експлоатация.

Изменение

а) Звукът, генериран от АССПС, следва да бъде непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите участници в пътното движение за превозно средство в експлоатация. **Звукът следва да указва лесно поведението на превозното средство и следва да е подобен на звука на превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене.**

Не са приемливи обаче следните, както и други подобни видове звуци:

i) сирена, клаксон, камбана, звънец и звуци на превозно средство за спешна помощ;

ii) звукови сигнали за тревога напр. за

пожар, крадци, дим;

iii) спорадичен звук.

Следва да се избягват следните, както и други подобни видове звуци:

iv) мелодични звуци, звуци на животни и звуци на насекоми;

v) звуци, които затрудняват идентификацията на превозното средство и/или на работата му (напр. ускорение, отрицателно ускорение и др.);

Обосновка

Изброяването на различните видове звуци, които не са приемливи в АССПС, следва по-скоро да се замени с ясно описание на характеристиките на приемливите звуци.

Изменение 60

Предложение за регламент

Приложение IX – част А – точка 4 – букви б) и в)

Текст, предложен от Комисията

Приложение IX

б)	Звукът, генериран от АССПС, <i>следва</i> да указва лесно поведението на превозното средство, например чрез автоматична промяна на нивото на звука или характеристики в синхрон със скоростта на превозното средство.
в)	Нивото на звука, генериран от АССПС, не <i>следва</i> да надвишава приблизителното ниво на звука на подобно превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене и работещо при същите условия. Съобразяване с околната среда: При разработването на АССПС трябва да се вземе под внимание цялостното въздействие на шума в околната среда.

Изменение

Приложение IX

б)	Генерираният от АССПС шум <i>трябва</i> да указва еднозначно поведението на превозното средство <i>и посоката на движението му</i> , например чрез автоматична промяна на нивото на звука или характеристики в синхрон със скоростта на превозното средство.
в)	Нивото на звука, генериран от АССПС, не <i>може</i> да надвишава приблизителното ниво на звука на подобно превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене и работещо при същите условия. Съобразяване с околната среда: При разработването на АССПС трябва да се вземе под внимание цялостното въздействие на шума в околната среда.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Предложението на Комисията за регламент относно нивото на шума от моторни превозни средства има за главна цел опазването на общественото здраве и околната среда посредством мерки за намаляване на нивото на шума от моторни превозни средства.

Предложението цели да въведе нов метод за изпитване за измерване на нивото на шума от моторни превозни средства и нови гранични стойности за шума за различните категории леки, средни и тежкотоварни превозни средства.

Докладчикът подкрепя цялостната насока на предложението на Комисията като важна стъпка напред в неутрализирането на въздействието на излъчвания шум от моторни превозни средства върху общественото здраве и околната среда. Докладчикът счита обаче, че известен брой допълнения и технически изменения, по-специално за стимулиране на производството и закупуването на превозни средства с по-ниски нива на шум, биха внесли подобрения в предложението на Комисията. Докладчикът също така отчита, че шумът от моторните превозни средства има различни източници, включително мотор, гуми, пътна настилка и аеродинамичен шум.

Настоящото предложение на Комисията не акцентира достатъчно на предоставянето на информация на потребителите относно нивото на шум на превозните средства. Докладчикът би подкрепил въвеждането на система за етикетирание относно излъчвания шум от превозните средства, така че да се популяризират превозни средства с ниско ниво на шум и да се даде на потребителите възможността за информиран избор преди покупката на превозно средство.

Качеството на пътната настилка също така оказва решаващо влияние върху нивата на излъчвания при търкаляне шум от превозните средства. Докладчикът счита, че предложението на Комисията може да бъде подобро посредством въвеждането на система за пътна класификация, която ще даде възможност на държавите членки и на техните национални и местни органи по-ефективно да следят и оценяват качеството на техните пътни настилки с цел намаляване на въздействието върху общите нива на шума.

Докладчикът би искал също така да предложи определен брой изменения на техническите изисквания относно методите на измерване на нивата на шума от моторните превозни средства и на разпоредбите относно граничните стойности с цел актуализиране на предложението по отношение на техническия напредък в процедурите за изпитване и подобряване на цялостната осъществимост на изискванията. Те включват изменения на разпоредбите относно дълбочината на протектора на гумите и ускорението по отношение на условията за избор на предавателни отношения. Докладчикът предлага също така известен брой промени в категоризацията на превозните средства по отношение на приложимостта на граничните стойности на шум.

И на последно място, докладчикът счита, че определянето на гранични стойности (и на

датите, на които тези стойности са приложими) за категориите превозни средства, посочени в приложение III към предложението на Комисията, представлява съществен елемент от регламента, който следва да се определя от съзаконодателите. Следователно докладчикът не може да подкрепи предложението за делегиране на Комисията на правомощието да изменя тези аспекти от регламента посредством делегирани актове и поради тази причина предлага всички допълнителни изменения да се осъществяват чрез съвместно вземане на решения съгласно обикновената законодателна процедура.

25.6.2012

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР И ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

на вниманието на комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно нивото на шума от моторни превозни средства (COM(2011)0856 – C7-0487/11 – 2011/0409(COD))

Докладчик по становище: Anja Weisgerber

КРАТКА ОБОСНОВКА

Моторните превозни средства са един от главните източници на шумово замърсяване. Счита се, че постоянното излагане на високи нива на шум увеличава сърдечно-съдовите заболявания, когнитивните увреждания, нарушенията на съня и случаите на тинитус (шум в ушите). Докладчикът силно подкрепя целта на предложения регламент за намаляване на шума в околната среда чрез понижаване на граничните стойности на шума и въвеждане на нов и подобрен метод на изпитване за измерване на излъчвания шум. Граничните стойности на шума обаче трябва да бъдат както амбициозни, така и осъществими. В тази връзка не трябва да се забравя, че шумът се измерва по логаритмична скала и че намаление с 3 децибела (dB) води до намаляване на шума с 50 %.

Изискванията относно одобрението на типа на превозните средства съществуват, наред с другото, и по отношение на емисиите на CO₂ и замърсяващите емисии (стандартите Евро 5/6 и Евро VI). Предприеманите мерки за спазване на тези изисквания по отношение на емисиите отчасти са в противоречие с мерките, предприемани за намаляване на шума от превозните средства. Например, мерките за намаляване на излъчвания шум могат да увеличат теглото на превозното средство, което води до по-високи емисии на CO₂. Различните изисквания на ЕС относно одобрението на типа следва внимателно да балансират отделните цели и да следват общ подход, който продължава да прави превозните средства по-тихи, по-сигурни и по-безвредни за околната среда. Също така, предприеманите мерки за намаляване на нивото на шума на превозните средства не трябва да водят до намаляване на пътната сигурност, например специалните пътни настилки с ниски нива на излъчван шум могат да намалят

значително шума на гумите, излъчван при търкаляне, и да удължат спирачния път. В допълнение към граничните стойности на шума от превозните средства докладчикът подчертава, че е важно да се вземат предвид други източници на шум в околната среда като пътната настилка, управлението на движението или поведението на водачите на превозни средства.

Макар и докладчикът силно да подкрепя целта на предложения регламент, тя предлага някои изменения, за да бъде по-добре постигната тази цел. С оглед увеличаване на ползите за здравето и засилване на правната сигурност следва да се установят дългосрочни гранични стойности на шума. Трябва да се направят също така необходимите корекции по отношение на категориите превозни средства. Настоящото законодателство относно излъчвания шум от превозните средства дава различни гранични стойности за отделните категории и подкатегории превозни средства. Тези подкатегории са създадени през 1970 г. и не са променени от 1985 г. насам. В тази връзка докладчикът предлага осъвременяването на подкатегиите и адаптирането на системата за класификация на превозните средства с оглед на най-новите технически стандарти. Това адаптиране следва да даде възможност за определяне на амбициозни гранични стойности на шума и за оптимизиране на цялостното намаление на шума. Допълнителното диференциране на категориите превозни средства ни дава възможност за установяване на по-амбициозни гранични стойности на шума за превозните средства с по-ниска номинална мощност на двигателя и по-реалистични гранични стойности на шума за превозните средства с по-висока номинална мощност на двигателя. Новите дългосрочни гранични стойности на шума изискват изцяло ново проектиране за всяко превозно средство.

Докладчикът също така счита, че регламентът следва да отрази различията в развитието и производството на пътническите автомобили и тежкотоварните превозни средства. Тези разлики трябва да се отразят в различен график на съответните фази, за които се прилагат граничните стойности на шума. В съответствие с това докладчикът предлага различни фази за пътническите автомобили и за товарните превозни средства.

Прозрачността е ключов елемент от една отговорна политика за защита на потребителите и се подкрепя от комисията IMCO от дълго време насам. Осигуряването на налична ясна и прозрачна информация относно излъчвания шум от всяко превозно средство за потребителите ще им даде възможност да използват нивото на излъчвания шум за основа на решението си за закупуване. Същата информация за обществените органи ще им позволи да създадат подходящи стимули за насърчаване на използването на по-тихи превозни средства, например посредством определяне на норми за обществените поръчки за автобусните паркове и разрешаване на преференциален достъп до определени чувствителни жилищни райони или часови отрязъци от деня само на най-тихите превозни средства за доставки. Вече съществуват етикети относно емисиите на CO₂, разхода на гориво и шума на гумите; следва да се въведе подобен етикет за равнището на шума на превозните средства.

По отношение на електрическите и хибридните превозни средства директивата следва да установи технически стандарти, като въведе изисквания относно минималния шум за електрическите превозни средства. Създадена е работна група за минималните нива на звука за тихи превозни средства от ИКЕ на ООН и тя обсъжда възможността за хармонизиране на изискванията за „Системите за звуково сигнализиране на

приближаващо превозно средство“.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) Изискванията на ЕС относно одобрението на типа съществуват, наред с другото, за емисиите на CO₂ (Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства¹ и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства²) и за замърсяващите емисии (Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни

средства³ и Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства⁴). Техническите изисквания за граничните стойности на емисиите на CO₂ и замърсяващите емисии не може да бъдат в противоречие с изискванията относно намаляването на излъчвания шум. Следователно изискванията на ЕС относно одобрението на типа следва да постигнат равновесие между различните цели.

¹ *ОВ L 140, 05.6.2009 г., стр. 1.*

² *ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1.*

³ *ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.*

⁴ *ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.*

Обосновка

Техническите мерки за ограничаване на емисиите на CO₂ включват мерки за намаляване на теглото на превозното средство, докато техническите мерки за намаляване на шума като звукоизолацията обикновено увеличават теглото на превозното средство и увеличават емисиите на CO₂. От друга страна, звукоизолацията намалява шума, но увеличава същевременно опасността от подпалване на двигателя.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) От общо 500 милиона граждани на Европейския съюз 300 милиона са регистрирани като водачи на превозни средства. В Европейския

съюз са регистрирани 22% и се произвеждат 25% от всички превозни средства в света. Всяка година европейската автомобилна индустрия произвежда 17 милиона нови превозни средства и понастоящем има тенденция за нарастване на това производство.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) Техническите мерки за намаляване на нивата на шума от превозните средства трябва да отговарят на набор разнопосочни изисквания, например намаляване на емисиите на шум и замърсяващите емисии и подобряване на безопасността при запазване на икономическата жизнеспособност на въпросното превозно средство. Стремещът да се отговори на всички тези изисквания и да се постигне баланс между тях често довежда автомобилната индустрия до границите на физически възможното при настоящите условия. Развитието на автомобилостроенето винаги е позволявало да се изместят тези граници благодарение на използването на нови, иновационни материали и методи. Законодателството трябва да определи ясна рамка и реалистични срокове за иновациите. Настоящият регламент създава точно такава рамка и по този начин предоставя незабавен стимул за иновации в съответствие с потребностите на обществото, като същевременно по никакъв начин не ограничава икономическата свобода, която е от

първостепенно значение за сектора.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 8 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8б) Шумовото замърсяване е преди всичко местен проблем, за който обаче е необходимо решение в мащабите на целия Съюз. Първата стъпка на всяка устойчива политика за шумовите емисии трябва да бъде определянето на мерки, които да се прилагат при източника на шума. Превозното средство като източник на шум, към който е насочен настоящият регламент, по определение се отличава с неограничена подвижност, така че чисто националните мерки не могат да го обхванат по адекватен начин.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Разпоредбата относно информирането на потребителите, управителите на автомобилни паркове и обществените органи за излъчвания шум може да повлияе върху решенията за закупуване и да ускори прехода към по-тих автомобилен парк. С цел предоставяне необходимата информация на потребителите производителят следва да предоставя информация относно нивата на шума на превозните средства в съответствие с хармонизирани

методи на изпитване на мястото на продажба и в рекламно-информационните технически материали. Етикет, подобен на използваните за информацията относно емисиите на CO₂, разхода на гориво и шума на гумите, следва да информира потребителите относно излъчванията от превозното средство шум.

Обосновка

Досега не беше възможно да се знае нивото на шума от определено превозно средство. Информацията за шума се изисква за гумите в търговските обекти и в рекламните материали от Регламент 1222/2009 относно етикетването на гуми. С цел популяризиране на превозни средства, излъчващи малко шум, и за да бъде дадена възможност на потребителя да направи информиран избор за покупката, производителят ще бъде задължен да показва нивото на шума от превозното средство. Националните и общинските обществени органи играят централна роля като главни купувачи на автомобилни паркове, по-специално обществени транспортни средства и общински превозни средства, както и носят отговорност за изпълнението на Директива 2002/49/ЕО, която цели намаляване на шума в околната среда в градските области и покрай основните транспортни инфраструктури.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) При личните автомобили при пътуване със средна скорост от 45 km/h преобладава шумът от двигателя и от системата за отработени газове, докато при пътувания със скорост над посочената – шумът от контакта на гумите с пътя и от вятъра. Този шум от контакта на гумите с пътя и от вятъра се проявява независимо от вида и мощността на двигателя. Чрез развитието на автомобилостроенето от 70-те години на миналия век насам двигателите станаха значително по-тихи, а средната им мощност и тегло се повишиха. Последното,

както и повишаването на безопасността, доведоха до увеличаване на теглото на цялото превозно средство, което бе свързано с увеличаване на контактната повърхност на автомобилните гуми с цел повишаване на стабилността при движение. С всяко увеличаване на тази повърхност нараства и шумът на превозното средство от контакта на гумите с пътя.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12a) Потенциалът за намаляване на шума при източника, което е целта на настоящия регламент, е по-малък в сравнение с потенциала, свързан с пътната настилка, с която осъществяват контакт гумите на превозното средство. Намаляването на шума в последния случай би било технически значително по-лесно осъществимо. С вече съществуващите видове асфалт, като например шумопоглъщащия асфалт, асфалтите със свойства за намаляване на шума или оптимизираните по отношение на шума асфалти, включени в цялостен подход, който да съчетава различни прости строителни методи, още сега може да се постигне намаляване на шума на местно ниво от около 10db. Настоящият регламент не прилага този ефективен подход към местните източници на шум, тъй като това би представлявало сериозна тежест за държавните бюджети, по-специално тези на местните органи. Трудно би могло да се обоснове такъв подход във време на

фискална криза и освен това би засегнало областта на регионалната и структурната политика.

Изменение 8

Предложение за регламент Член 3 – точка 21 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21а) „място на продажба“ означава мястото, на което превозните средства се предлагат за продажба на потребителите.

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до необходимата информация, когато планират покупка, следва информацията относно шума да е широко достъпна. (Предложение в съответствие с член 3 от Регламент 1222/2009 относно етикетирването на гуми, включително по отношение на излъчвания шум).

Изменение 9

Предложение за регламент Член 3 – точка 21 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21б) „технически рекламни-информационни материали“ означава технически ръководства, брошури и каталози (независимо дали са в печатен, електронен или онлайн формат), както и уебсайтове, чиято цел е пускане в продажба на превозни средства за потребителите.

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до необходимата информация, когато планират покупка, следва информацията относно шума да е широко достъпна. (Предложение в съответствие с член 3 от Регламент 1222/2009 относно етикетирването на гуми, включително по отношение на излъчвания шум).

Изменение 10

Предложение за регламент Член 6 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

Изменение

Условията на изпитване, определени в приложение II, отчитат типичните пътни условия за управление на превозно средство и изискванията за изпитване на други основни компоненти на превозното средство, които вече са включени в приложното поле на Регламент (ЕО) № 661/2009. Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

Обосновка

В съответствие с принципите за по-добро управление е важно да се гарантира, че условията на изпитване на настоящия регламент не се отразяват неправомерно върху производителите на части, които вече предприеха значителни стъпки за намаляване на шумовите емисии, по-специално производителите на гуми. В този контекст следва да бъде подчертана точността на условията на изпитване и „типичните пътни условия за управление на превозно средство“ следва да бъдат утвърдени като условие за утвърждаване на граничните стойности, определени в приложение III.

Изменение 11

Предложение за регламент Член 8 – параграф 1 – алинеи 1 а и 1 б (нови)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Превозните средства изпълняват автоматично изискванията на приложение X, ако производителят на превозното средство предостави технически документи на органа за одобрение на типа, които показват, че разликата между максималната и минималната честота на въртене на двигателя на превозните средства в

$VB'17 \leq 0,15 \times S$, за всяко условие на изпитване в обхвата на контрол на ДРИЗ, определен в точка 3.3. от приложение VIII, по отношение на условията, определени в приложение II.

Превозните средства от категория N_1 се освобождават от ДРИЗ, ако е изпълнено едно от следните условия:

а) обем на двигателя ≤ 660 ссм и отношение на мощността към масата PMR , изчислено чрез използване на максимална допустима маса на превозното средство ≤ 35 ;

б) полезен товар ≥ 850 kg и отношение на мощността към масата PMR , изчислено чрез използване на максимална допустима маса на превозното средство ≤ 40 .

Обосновка

С това изменение се въвеждат пропорционални изисквания за МСП, които осъществяват подобрения. Освен това стандартът ДРИЗ на UNICE е пригоден към поведението на типичните превозни средства М1 и отговорната експертна група препоръча изключване за останалите категории. ДРИЗ (Допълнителните разпоредби за излъчвания звук) трябва да избягват неочаквани емисии на звук, които не съответстват на резултатите от изпитването за одобрение на типа. Тъй като това никога не е установявано за лекотоварни автомобили от типа $N1$, това изменение гарантира изключването им от специалното изпитване за ДРИЗ.

Изменение 12

Предложение за регламент Член 8 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 8а (нов)

Информация

Производителите и дистрибуторите на превозни средства гарантират, че новото на шум в децибели (dB(A)) в съответствие с хармонизираните методи на изпитване за одобрение на типа за всяко превозно средство се

обозначава по добре видим начин на мястото на продажба и в техническите рекламно-информационни материали.

Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета предложение относно информацията за потребителите най-късно една година след влизането в сила на настоящия регламент.

Информацията за потребителите може да се включи в Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 година относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили¹. За излъчвания шум следва да се използва същият метод на обозначаване както за емисиите на CO₂.

¹ *ОВ L 12, 18.1.2000 г., стр. 16.*

Обосновка

Към настоящия момент е невъзможно за потребителя да разбере какво е нивото на излъчвания шум на дадено превозно средство. За популяризирането на превозни средства с ниско ниво на шум и за даване на потребителите на възможността за информиран избор относно покупката, производителят и дистрибуторът са задължени да обозначават нивото на шум на превозното средство.

Изменение 13

Предложение за регламент Член 9 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Когато производителите решат да монтират АСПСС на превозни средства, трябва да изпълнени изискванията от приложение X.

Изменение

Когато производителите решат да монтират АСПСС на превозни средства, ***те гарантират, че звукът, генериран от АСПСС, е непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите***

участници в пътното движение за движещо се превозно средство. Звукът следва да указва лесно поведението на превозното средство и не следва да надвишава приблизителното ниво на звука на подобно превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене и работещо при същите условия, и трябва да са изпълнени изискванията от приложение X.

Обосновка

Главните изисквания за АСПСС следва да се посочват в съответния член, а не в приложението. В случай че Работната група на ИКЕ на ООН приеме регламентация с хармонизирани на световно равнище стандарти за АСПСС, изискванията на ЕС следва да се изменят в съответствие с това.

Изменение 14

**Предложение за регламент
Член 9 – параграф 1 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В случай че Работната група на ИКЕ на ООН за минималните нива на звука за тихи превозни средства приеме регламентация на ИКЕ на ООН, Комисията оценява възможността за замяна на техническите изисквания, посочени в приложение X, с пряко позоваване на съответните изисквания на регламентацията на ИКЕ на ООН и по целесъобразност представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение X.

Обосновка

Главните изисквания за АСПСС следва да се посочват в съответния член, а не в приложението. В случай че Работната група на ИКЕ на ООН приеме регламентация с хармонизирани на световно равнище стандарти за АСПСС, изискванията на ЕС следва да се изменят в съответствие с това.

Изменение 15

Предложение за регламент Член 10 - параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове за изменение на приложения I — XI.

Изменение

1. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове за изменение на приложения I **и II и от IV до X.**

Обосновка

В съответствие с член 290 от ДФЕС само несъществени елементи от законодателния акт могат да се делегират на Комисията, а съществените елементи от една област се запазват за законодателния акт. Разпоредбите в приложение III, т.е. граничните стойности на шума и междинното време (етапи), са съществени елементи от предложението и следователно се запазват за съзаконодателите.

Изменение 16

Предложение за регламент Член 10 - параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Когато граничните стойности, свързани с метода на изпитване, са определени в Правило № 51 на ИКЕ на ООН, Комисията **разглежда** *замяната* на техническите изисквания, посочени в приложение III, с пряко позоваване на съответните изисквания на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН.

Изменение

2. Когато граничните стойности, свързани с метода на изпитване, са определени в Правило № 51 на ИКЕ на ООН, Комисията **оценява възможността за замяна** на техническите изисквания, посочени в приложение III, с пряко позоваване на съответните изисквания на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН **и по целесъобразност представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение III.**

Обосновка

В съответствие с член 290 от ДФЕС само несъществени елементи от законодателния акт могат да се делегират на Комисията, а съществените елементи

от една област се запазват за законодателния акт. Разпоредбите в приложение III, т.е. граничните стойности на шума и междинното време (етапи), са съществени елементи от предложението и следователно се запазват за съзакондателите.

Изменение 17

Предложение за регламент

Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) ако едно конкретно предавателно отношение дава ускорение в граници ± 5 % от базовото ускорение $a_{wot\ ref}$, без да превишава **3,0 m/s²**, изпитването трябва да се проведе при това предавателно отношение;

Изменение

а) ако едно конкретно предавателно отношение дава ускорение в граници ± 5 % от базовото ускорение $a_{wot\ ref}$, без да превишава **2,0 m/s²**, изпитването трябва да се проведе при това предавателно отношение;

Обосновка

С оглед на симулиране на ситуацията при реални условия на градско движение максималното ускорение следва да бъде на равнище 2.0 m/s².

Изменение 18

Предложение за регламент

Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) ако нито едно от предавателните отношения не дава исканото ускорение, се избира предавателно отношение i с ускорение, по-високо от базовото, и предавателно отношение $i+1$ с ускорение, по-ниско от базовото. Ако стойността на ускорението при предавателно отношение i не превишава **3,0 m/s²**, за изпитването се използват двете предавателни отношения. Претегленото съотношение спрямо базовото ускорение $a_{wot\ ref}$ се изчислява, като: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

Изменение

б) ако нито едно от предавателните отношения не дава исканото ускорение, се избира предавателно отношение i с ускорение, по-високо от базовото, и предавателно отношение $i+1$ с ускорение, по-ниско от базовото. Ако стойността на ускорението при предавателно отношение i не превишава **2,0 m/s²**, за изпитването се използват двете предавателни отношения. Претегленото съотношение спрямо базовото ускорение $a_{wot\ ref}$ се изчислява, като: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

Обосновка

С оглед на симулиране на ситуацията при реални условия на градско движение максималното ускорение следва да бъде на равнище 2.0 m/s^2 .

Изменение 19

Предложение за регламент

Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1 – буква в)

Текст, предложен от Комисията

в) ако стойността на ускорението при предавателно отношение i превишава $3,0 \text{ m/s}^2$, се използва първото предавателно отношение, което дава ускорение *под* $3,0 \text{ m/s}^2$, освен ако предавателното отношение $i+1$ не осигурява ускорение, по-малко от a_{ref} . В този случай се използват две предавки, i и $i+1$, включително предавката i с ускорение, превишаващо $3,0 \text{ m/s}^2$. В останалите случаи не се използват други предавки. Достигнатото ускорение $a_{\text{wot test}}$ по време на изпитването се използва за изчисляването на коефициента на частична мощност k_P вместо $a_{\text{wot ref}}$;

Изменение

в) ако стойността на ускорението при предавателно отношение i превишава $2,0 \text{ m/s}^2$, се използва първото предавателно отношение, което дава ускорение *под* $2,0 \text{ m/s}^2$, освен ако предавателното отношение $i+1$ не осигурява ускорение, по-малко от a_{ref} . В този случай се използват две предавки, i и $i+1$, включително предавката i с ускорение, превишаващо $2,0 \text{ m/s}^2$. В останалите случаи не се използват други предавки. Достигнатото ускорение $a_{\text{wot test}}$ по време на изпитването се използва за изчисляването на коефициента на частична мощност k_P вместо $a_{\text{wot ref}}$;

Обосновка

С оглед на симулиране на ситуацията при реални условия на градско движение максималното ускорение следва да бъде на равнище 2.0 m/s^2 .

Изменение 20

Предложение за регламент

Приложение III

Текст, предложен от Комисията

Приложение III

Гранични стойности

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава следните гранични стойности:

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности в dB(A) (децибели (A))					
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за регистрация, продажба и пускане в експлоатация на нови превозни средства	
		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването		Фаза 2 в сила от [5 години след публикуването		Фаза 3 в сила от [7 години след публикуването]	
		С общо предназ начени	Пови шена прохо димос т*	С общо предназ начени	Пови шена прохо димос т*	С общо предназ начени	Пови шена прохо димос т*
<i>M</i>	Превозни средства, използвани за превоз на пътници						
<i>M₁</i>	Брой на седалките ≤ 9 ;	<i>70</i>	<i>71**</i>	<i>68</i>	<i>69**</i>	<i>68</i>	<i>69**</i>
<i>M₁</i>	Брой на седалките ≤ 9 ; отношение мощност към маса $>$ <i>150 kW/t</i> ;	<i>71</i>	<i>71</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>
<i>M₂</i>	Брой на седалките $>$ <i>9</i> ; маса $\leq 2 t$;	<i>72</i>	<i>72</i>	<i>70</i>	<i>70</i>	<i>70</i>	<i>70</i>
<i>M₂</i>	Брой на седалките $>$ <i>9</i> ; $2 t < \text{маса} \leq 3,5 t$;	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>71</i>	<i>72</i>
<i>M₂</i>	Брой на седалките $>$ <i>9</i> ; $3,5 t < \text{маса} \leq 5 t$; <i>номинална</i> <i>мощност на</i> <i>двигателя < 150</i> <i>kW</i> ;	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>72</i>	<i>73</i>
<i>M₂</i>	Брой на седалките $>$ <i>9</i> ; $3,5 t < \text{маса} \leq 5 t$; <i>номинална</i> <i>мощност на</i> <i>двигателя ≥ 150</i> <i>kW</i> ;	<i>76</i>	<i>78</i>	<i>74</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>76</i>
<i>M₃</i>	Брой на седалките $>$	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>

	9; маса > 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW ;						
M ₃	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW ;	77	79	75	77	75	77
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари						
N ₁	маса ≤ 2 t;	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < маса ≤ 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; 75 ≤ номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW ;	77	79	75	77	75	77
N ₃	Маса > 12 t; 75 ≤ номинална мощност на двигателя < 150 kW ;	77	78	75	76	75	76
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя ≥ 150 kW;	80	82	78	80	78	80

* Повишените гранични стойности са валидни само ако превозното средство отговаря на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.

** За превозни средства от категория М1 повишените гранични стойности за превозни средства с повишена проходимост са валидни само ако разрешената максимална маса > 2 t.

Изменение

Приложение III

Гранични стойности

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава следните гранични стойности:

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности в dB(A) (децибели (A))							
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства** ***	
		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването]* *****		Фаза 2 в сила от [6 години след публикуването]* *****		Фаза 3 в сила от [10 години след публикуването]		Фаза 4 в сила от [14 години след публикуването]* *****	
		С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначение	Повишена проходимост*
	Превозни								

	средства, използвани за превоз на пътници и стоки *****							
M_1	Брой на седалките ≤ 9 ; отношение мощност към маса ≤ 120 kW/t ;	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M_1	Брой на седалките \leq 9; 120 $kW/t <$ отношение мощност към маса ≤ 160 kW/t;	73	74	72	73	71	72	68
M_1	Брой на седалките \leq 9; отношение мощност към маса > 160 kW/t;	75	76	74	75	73	74	70
M_1	Брой на седалките ≤ 4, включително водачът; отношение мощност към маса > 200 kW/t; точката R на седалката на водача < 450 mm от нивото на земята	77	N/A	76	N/A	76	N/A	76
M_2	Брой на седалките > 9 ; маса $\leq 2,5 t$; номинална мощност на двигателя $<$ $75kW$	71	72	69	70	69	70	68
M_2	Брой на седалките > 9 ; маса $\leq 2,5 t$;	72	73	70	71	70	71	69

	<i>номинална мощност на двигателя $\geq 75 \text{ kW}$;</i>							
M_2	Брой на седалките > 9 ; $2,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 3,5 \text{ t}$;	74	75	72	73	71	72	70
M_2	Брой на седалките > 9 ; <i>маса</i> $> 3,5 \text{ t}$;	76	77	73	74	72	73	71
N_1	<i>маса</i> $\leq 2,5 \text{ t}$;	72	73	71	72	71	72	69
N_1	$2,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 3,5 \text{ t}$;	73	74	73	74	72	73	69
		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства</i>		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства</i>		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****</i>		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства** ***</i>
		<i>Фаза 1 в сила от [3 години след публикуването]</i>		<i>Фаза 2 в сила от [8 години след публикуването]</i>		<i>Фаза 3 в сила от [12 години след публикуването]</i>		<i>Фаза 4 в сила от [16 години след публикуването]* *****</i>
		<i>С общо предназначени</i>	<i>Повишена проходимост</i>	<i>С общо предназначени</i>	<i>Повишена проходимост</i>	<i>С общо предназначени</i>	<i>Повишена проходимост</i>	<i>С общо предназначени</i>

			*		*	и	*	ение ***
M ₃	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; номинална мощност на двигателя ≤ 100 kW;	74	75	73	74	72	73	71
M ₃	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; 100 kW < номинална мощност на двигателя ≤ 180 kW;	76	77	74	75	73	74	72
M ₃	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; 180 < номинална мощност на двигателя ≤ 250 kW;	78	79	78	79	76	77	75
M ₃	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; номинална мощност на двигателя > 250 kW;	80	81	79	80	78	79	77
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	76	77	75	76	74	75	71
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; 75 ≤ номинална мощност на двигателя < 150 kW;	76	77	76	77	73	74	72
N ₂	3,5 t < маса ≤ 12 t; 150 kW ≤ номинална	78	79	77	78	77	78	74

	мощност на двигателя;							
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя < 100 kW;	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	Маса > 12 t; 100 ≤ номинална мощност на двигателя < 150 kW;	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	Маса > 12 t; 150 ≤ номинална мощност на двигателя < 250 kW;	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя ≥ 250 kW;	82	83	81	82	80	81	79

- * Повишените гранични стойности са валидни само ако превозното средство отговаря на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.
- ** За превозни средства от категория М1 повишените гранични стойности за превозни средства с повишена проходимост са валидни само ако разрешената максимална маса > 2 t.
- *** *За превозните средства с повишена проходимост общите гранични стойности се повишават с + 1 dB(A)*
- **** *Преходен период за първа регистрация на нови превозни средства: 2 години след влизането в сила, с изключение на превозни средства от M1/N1 ≤ 50kW/t и M2 ≤ 75kW, за които преходният период се прилага за първи път от фаза 2.*
- ***** *Преходен период за първа регистрация на нови превозни средства: 3 години слез влизането в сила.*
- ***** *След въвеждането на фаза 3 Комисията извършва подробно проучване за утвърждаване на фаза 4 по отношение на техническата осъществимост на граничните стойности на шума. В случай на положителна оценка фаза 4 се прилага 4 години след публикуването на проучването на Комисията.*
- ***** *M1 Превозни средства със специално предназначение:
За превозни средства, достъпни за инвалидни колички (съгласно определението в параграф 5.5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО), и бронирани превозни средства (съгласно определението в част А, параграф*

5.2 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО) се допускат модификации в тръбите на изпускателната уредба без допълнителни изпитвания, при условие че са запазени всички оригинални устройства за контрол на емисиите, включително филтрите за частици (ако има такива). Ако е необходимо ново изпитване, разрешават се допълнителни 2dB(A) над приложимата гранична стойност.

****** За произвежданите в малки серии превозни средства, в съответствие с раздел 1 от част А от Приложение XII към Директива 2007/46/ЕО, приложимите дати за фаза 1 и фаза 2 се отсрочват с две години.*

Изменение 21

Предложение за регламент Приложение VI – точка 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Избира се едно превозно средство и се подлага на изпитванията, определени в точка 2. Ако резултатите от изпитванията изпълняват изискванията за ПСП от приложение X към Директива 2007/46/ЕО, се счита, че превозното средство съответства на разпоредбите за ПСП.

Изменение

Избира се едно превозно средство и се подлага на изпитванията, определени в точка 2. Ако резултатите от изпитванията изпълняват изискванията за ПСП от приложение X към Директива 2007/46/ЕО, се счита, че превозното средство съответства на разпоредбите за ПСП. ***За изискванията за ПСП граничните стойности от приложение III са изпълнени, ако граничните стойности от приложение III са спазени в рамките на допълнително отклонение от 1 dB(A).***

Обосновка

В настоящото законодателство относно проверката на съответствието на производството се предвижда отклонение от 1 dB(A).

Изменение 22

Предложение за регламент Приложение IX - част А - точка 1

Текст, предложен от Комисията

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АССПС) е ***устройство за генериране на звук,***

Изменение

Акустична система за сигнализиране на превозното средство“ (АССПС) е ***система за електрически или***

предназначено да информира
пешеходците и уязвимите участници в
пътното движение.

хибридни електрически пътни
превозни средства, която осигурява
информация за функционирането на
превозното средство на пешеходците и
уязвимите участници в пътното
движение.

Обосновка

Определението на АССПС в съответното приложение IX следва да съответства на
определението на АССПС в член 3, параграф 21.

Изменение 23

Предложение за регламент **Приложение IX - част А - точка 4 – буква а)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) Звукът, генериран от АССПС, следва да бъде непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите участници в пътното движение за превозно средство в експлоатация.

а) Звукът, генериран от АССПС, следва да бъде непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите участници в пътното движение за превозно средство в експлоатация. ***Звукът следва да указва лесно поведението на превозното средство и следва да е подобен на звука на превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене.***

Не са приемливи обаче следните, както и други подобни видове звуци:

i) сирена, клаксон, камбана, звънец и звуци на превозно средство за спешна помощ;

ii) звукови сигнали за тревога напр. за пожар, крадци, дим;

iii) спорадичен звук.

Следва да се избягват следните, както и други подобни видове звуци:

iv) мелодични звуци, звуци на животни и звуци на насекоми;

v) звуци, които затрудняват идентификацията на превозното

средство и/или на работата му (напр. ускорение, отрицателно ускорение и др.);

Обосновка

Изброяването на различните видове звуци, които не са приемливи в АССПС, следва по-скоро да се замени с ясно описание на характеристиките на приемливите звуци.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Ниво на шума от моторни превозни средства		
Позовавания	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.12.2011 г.		
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	IMCO 15.12.2011 г.		
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Anja Weisgerber 29.2.2012 г.		
Разглеждане в комисия	26.4.2012 г.	8.5.2012 г.	20.6.2012 г.
Дата на приемане	21.6.2012 г.		
Резултат от окончателното гласуване	+: -: 0:	27 3 2	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		

20.6.2012

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

на вниманието на комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно нивото на шума от моторни превозни средства (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Докладчик по становище: Gilles Pargneaux

КРАТКА ОБОСНОВКА

1. Въведение

Предложението за регламент се отнася до леките автомобили, леките търговски превозни средства, автобусите, камионетките, междуградските автобуси и тежкотоварните превозни средства. Понастоящем шумовите емисии от четириколесни моторни превозни средства биват определяни от Директива 70/157/ЕИО и свързаните с нея 12 директиви. Комисията има за цел да модернизира настоящата правна рамка, за да постигне следните основни цели:

- **Опростяване на правната рамка** Директива 70/157/ЕИО и другите 12 директиви, свързани с нея, ще бъдат отменени и заменени с регламент, в който се предлага установяването на приложното поле и основните разпоредби.

- **Въвеждане на нов метод на изпитване.** През 2007 г. работната група на ИКЕ на ООН разработи нов метод на изпитване. Той дава резултати под 2 db в сравнение със стария метод, използван в Директива 70/157/ЕИО. След като изпробва този нов метод в продължение на три години, Европейската комисия доказа неговата ефикасност в проведена оценка на въздействието.

- **Изменение на граничните стойности.** Комисията предлага постепенно снижаване на шумовите емисии в зависимост от вида превозно средство:

- за леките и средно големи автомобили, снижаване с 4db, ефективно 5 години след влизането в сила на регламента. Това снижаване ще бъде постигнато на два етапа: първата цел е -2db за 2014 г., а вторият етап -2db за 2017 г. Считано от

тогава нивата на звука за всяко отделно превозно средство няма да могат да надвишават 68db.

- за тежкотоварните превозни средства, снижаване с 3db, ефективно 5 години след влизането в сила на законодателството. Граничните стойности ще бъдат снижени с 1db за 2014 г. и с 2db за 2017 г. Считано от тогава нивата на звука за камионите няма да могат да надвишават 78db.

- **Необходимост от минимален шумов праг за електрическите и хибридните електрически автомобили.** Насоки, свързани със "системите за звуково сигнализиране на приближаващо превозно средство" ще гарантират използването единствено на превозни средства, произвеждащи достатъчен шум, което ще доведе също така до хармонизиране на прилаганата технология. Европейската комисия уточнява, че самото монтиране ще остане факултативно за производителите на автомобили.

2. Транспортно измерение на предложението

Приложно поле на регламента

За разлика от настоящото предложение за регламент, не съществува никакво законодателство относно шумовите нива на дву- и триколесните превозни средства. За запълването на тази празнина в законодателството, докладчикът предлага включването в текста на пасаж относно необходимостта от по-специфично европейско законодателство относно шумовото замърсяване, причинено от дву- и триколесните превозни средства.

Нови гранични стойности

Докладчикът предлага удължаване на периода, в който трябва да бъдат достигнати новите гранични стойности. За леките и средно големи автомобили, докладчикът изразява подкрепата си за снижаване с 4db, ефективно 7 години след влизането в сила на регламента. Това снижаване ще бъде осъществено на два етапа: първата цел е -2db за 2014 г., а втората -2db за 2019 г.

Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, докладчикът подкрепя предложението на Европейската комисия в настоящия му вид.

Минимален шум на електрическите и електрическите хибридни превозни средства

Електрическите превозни средства имат два пъти по-голяма вероятност от инциденти в градска среда поради пълната им безшумност при функциониране, която ги прави незабележими за уязвимите участници в пътното движение, а още повече за незрящите хора. Поради тази причина докладчикът предлага въвеждането на звукова система за предупреждение от автомобилните производители да бъде задължителна, а не факултативна, както е в предложението на Европейската комисия.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства. Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните изпускателни уредби по отношение на допустимите нива на звука следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави членки, и за да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като в същото време се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и на обществена безопасност.

Изменение

(1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства, **тъй като пътните превозни средства са най-големият източник на шум в рамките на транспортния сектор**. Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните изпускателни уредби по отношение на допустимите нива на звука следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави членки, и за да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като в същото време се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и на обществена безопасност, **както и по-добро качество на живот и по-добро здраве**.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) Настоящият регламент следва също така да намали допълнително

Изменение

(8) Настоящият регламент следва също така да намали допълнително

граничните стойности за шума. В него следва да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, с който се въведеха нови по-строги изисквания за шума за гумите на моторни превозни средства. Следва също така следва да бъде да бъдат взети под внимание проучвания, посветени на дискомфорта и здравните последиците от шума от пътното движение, както и свързаните с това разходи и ползи.

граничните стойности за шума. В него следва да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, с който се въведеха нови по-строги изисквания за шума за гумите на моторни превозни средства **и в който се подчерта необходимостта от съгласуван и всестранен подход за решаването на проблема с шума по пътищата, включително като се вземе предвид значителният принос на пътните настилки за шума по пътищата.** Следва също така следва да бъде да бъдат взети под внимание проучвания, посветени на дискомфорта и здравните последиците от шума от пътното движение, както и свързаните с това разходи и ползи. **Настоящият регламент следва също така да вземе под внимание Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 година относно етикетирването на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри¹. Комисията следва да гарантира етикетирването на гумите по отношение на шумовите им характеристики**

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8а) За да се гарантира, че намаляването на шума от превозните средства не води до намаляване на

нивото на пътната безопасност, Комисията следва да разгледа възможността да се изменят приложенията към настоящия регламент, за да се гарантира, че превозните средства не се оборудват с по-безшумни, но по-малко безопасни гуми, за да преминат изпитанията за шумови емисии, които след това се пускат в експлоатация по обществените пътища. Тази цел би могла да се постигне чрез определянето на по-подробни изисквания за това, какви видове гуми могат да се използват за различните категории превозни средства, в съответствие с Регламент (ЕО) № 661/2009 и Регламент (ЕО) № 1222/2009.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 8 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(8б) Могат да се предприемат сериозни мерки с цел създаване/подобряване на инфраструктурата по начин, който да увеличи в максимална степен намаляването на шума от превозните средства, например посредством широкомащабно използване на шумозаглушаващи прегради.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9б) С оглед на повишаването на прозрачността Комисията следва да

проучи възможността за разширяване на обхвата на Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 година относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили¹, за да се включи в него информация относно равнищата на шума от превозните средства.

¹ *ОВ L 12, 18.01.2000 г., стр. 16.*

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 9 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9в) Равнищата на шума от превозните средства отчасти зависят от околната среда, в която те се движат, по-специално качеството на пътната инфраструктура и нивото на интелигентност на системите за управление на движението по пътищата. Поради това следва да се помисли за приемането на интегриран подход, по-специално в най-шумните градски райони и в случаите, в които са необходими бързи действия.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10) Ползите за околната среда,

(10) Ползите за околната среда,

очаквани от хибридните електрически превозни средства и изцяло електрическите пътни превозни средства, имаха за резултат съществено намаляване на шума, излъчван от тези превозни средства. Това доведе до премахването на важен източник на звуков сигнал, който се използва от незрящи или със слабо зрение пешеходци и велосипедисти, наред с други участници в пътното движение, за информация относно приближаването, присъствието или потеглянето на тези превозни средства. С оглед на това промишлеността разработва акустични системи, с които да се компенсира тази липса на звуков сигнал в електрическите и хибридните електрически превозни средства. Експлоатационните показатели на системите за звуково сигнализиране на приближаващо превозно средство, монтирани на превозни средства, следва да бъдат хармонизирани. Монтирането на тези системи **обаче** следва да **остане вариант по усмотрение на производителите** на превозни средства.

очаквани от хибридните електрически превозни средства и изцяло електрическите пътни превозни средства, имаха за резултат съществено намаляване на шума, излъчван от тези превозни средства. Това доведе до премахването на важен източник на звуков сигнал, който се използва от незрящи или със слабо зрение пешеходци и велосипедисти, наред с други участници в пътното движение, за информация относно приближаването, присъствието или потеглянето на тези превозни средства. С оглед на това промишлеността разработва акустични системи, с които да се компенсира тази липса на звуков сигнал в електрическите и хибридните електрически превозни средства. Експлоатационните показатели на системите за звуково сигнализиране на приближаващо превозно средство, монтирани на превозни средства, следва да бъдат хармонизирани. Монтирането на тези системи следва да **бъде задължително за всички производители** на превозни средства. **От Комисията следва да се изиска да проучи потенциала на системите за активна безопасност, използващи звукови и визуални сигнали, които могат да се монтират в пътнически автомобили, с оглед постигане на целта за подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение в градските райони.**

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10а) Предвид липсата на законодателство относно шумовите

нива на дву- и триколесните превозни средства, Комисията следва да изготви ново законодателно предложение по този въпрос. В интерес на Съюза е да приеме разпоредби относно предизвикването от тези превозни средства шумово замърсяване, също както относно третираните в настоящия регламент четириколесни превозни средства. Един регламент, разработен специално за моторните превозни средства с най-малко две колела би позволил въз основа на подобрена изпитателна процедура да бъдат оценени възможностите за въвеждане на по-стриктни гранични стойности, така че да се гарантира, че пусканите на пазара превозни средства са действително по-малко шумни.

Обосновка

Звуковите нива на моторните превозни средства с поне две колела също би трябвало да бъдат обект на отделен регламент. Шумовото замърсяване, предизвиквано от тези превозни средства, представлява най-значимият фактор на дискомфорт за населението. То произлиза било от неотговарящо на гражданските нрави поведение при употребата, било от използването на видоизменени, развалени или неотговарящи на изискванията изпускателни уредби.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10б) Равнищата на шума от превозните средства имат пряко въздействие върху качеството на живот на гражданите на ЕС, по-специално в градските райони, в които електрическият и/или подземният обществен транспорт е слабо развит или въобще не съществува, като същото се отнася и

за условията за придвижване пеша или с велосипед. Следва също така да се вземе предвид целта да се удвои броят на лицата, ползващи общественя транспорт, която Европейският парламент определи в своята резолюция от 15 декември 2011 г. относно пътната карта за постигането на единно европейско транспортно пространство¹. Комисията и държавите членки следва да насърчават, в съответствие с принципа на субсидиарност, общественя транспорт и придвижването пеша и с велосипед с оглед намаляване на шумовото замърсяване в градските райони.

¹ Приети текстове, P7_TA(2011)0584.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 10 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10в) Информацията, отнасяща се до шума, включително данните от изпитанията, следва да бъде предоставена на разположение по ясен и видим начин в търговските обекти и в рекламните материали за превозни средства.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 10 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10г) Равнището на шума от дадено превозно средство отчасти зависи от начина на използването му и

качеството на неговата поддръжка след закупуването му. Във връзка с това следва да се предприемат мерки за повишаване на обществената осведоменост в ЕС относно важното значение на възприемането на стил на плавно шофиране и спазването на действащите ограничения за скоростта във всяка държава членка.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) С цел да се създаде възможност за Комисията да замени техническите изисквания на настоящия регламент с пряко позоваване на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН, когато граничните стойности, свързани с новия метод на изпитване, бъдат определени в посочените правила, или да адаптира посочените изисквания към техническия и научния прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на разпоредбите в приложенията към настоящия регламент, свързани с методите на изпитване и нивата на звука. От особено значение е Комисията да провежда съответните консултации по време на своята подготвителна работа. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и по подходящ начин предаването на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

Изменение

(12) С цел да се създаде възможност за Комисията да замени техническите изисквания на настоящия регламент с пряко позоваване на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН, когато граничните стойности, свързани с новия метод на изпитване, бъдат определени в посочените правила, или да адаптира посочените изисквания към техническия и научния прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на разпоредбите в приложенията към настоящия регламент, свързани с методите на изпитване и нивата на звука. От особено значение е Комисията да провежда съответните консултации по време на своята подготвителна работа, **включително на равнище експерти.** При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

Обосновка

Преди приемането на даден делегиран акт Комисията следва да пристъпи към необходимите консултации, включително на равнище експерти. Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12а) Комисията и държавите членки следва да разгледат възможността за предлагане на финансови стимули с цел увеличаване на използването на превозни средства с ниско ниво на шум, поощрявайки по този начин собствениците на превозни средства, използвани за търговски цели, да инвестират в такива превозни средства.

Изменение 14

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За целите на настоящия регламент:

(2) „тип превозно средство“ означава група превозни средства, определени в част Б от приложение II към Директива 2007/46/ЕО

За целите на настоящия регламент:

(2) „тип превозно средство“ означава:

(2.1) по отношение на превозните средства, изпитвани съгласно параграф 4.1.2.1 от приложение II – група превозни средства, определени в част Б от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

(2.2) по отношение на превозните средства, изпитвани съгласно параграф 4.1.2.2 от приложение II –

група превозни средства, които по същество не се различават, що се отнася до следното:

(2.2.1) формата на каросерията или материалите, от които тя е изработена (по-специално отделението за двигателя и неговата звукоизолация);

(2.2.2) типа двигател (например с принудително запалване или с възпламеняване от сгъстяване, двутактов или четиритактов, бутален или роторно-бутален), броя и обема на цилиндрите, вида на системата за впръскване на горивото, разположението на клапаните, предвидените по проект обороти на двигателя или типа електродвигател;

(2.2.3) превозните средства с един и същ тип двигател и/или различни общи предавателни отношения може да се считат за превозни средства от един и същ тип.

Въпреки това, ако посочените по-горе различия налагат необходимост от прилагане на различни методи за изпитване, тези различия трябва да бъдат възприемани като промяна на типа;

Изменение 15

Предложение за регламент Член 3 – точка 21 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21а) „търговски обект“ е мястото, на което превозните средства се предлагат за продажба на потребителите;

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до цялата съответна информация, когато обмислят закупуването на превозно средство, информацията относно равнищата на шума следва да бъде широко достъпна.

Изменение 16

Предложение за регламент Член 3 – точка 21 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21б) „технически рекламни материали“ означава технически ръководства, брошури, листовки и каталози (независимо дали те са в печатен, електронен или онлайн формат), както и уебсайтове, чиято цел е рекламирането на превозни средства пред широката общественост.

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до цялата съответна информация, когато обмислят закупуването на превозно средство, информацията относно равнищата на шума следва да бъде широко достъпна.

Изменение 17

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Производителите гарантират, че системата за намаляване на шума е проектирана, изработена и сглобена така, че да може добре да устоява на корозионните явления, на които е подложена, като се имат предвид условията на експлоатация на превозното средство.

2. Производителите гарантират, че системата за намаляване на шума е проектирана, изработена и сглобена така, че да може добре да устоява на корозионните явления, на които е подложена, като се имат предвид условията на експлоатация на превозното средство **и регионалните разлики в климата.**

Изменение 18

Предложение за регламент Член 5 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Производителите публикуват информация относно равнищата на шума от превозните им средства, включително тяхната категория според нивото на децибелите, по-специално в търговските обекти и в рекламните материали.

Изменение 19

Предложение за регламент Член 6 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

Условията за изпитване, определени в приложение II, следва да вземат предвид типичните условия за шофиране по пътната мрежа и изискванията относно изпитването на други съществени компоненти на превозното средство, които вече са регулирани от ЕС¹.

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука, ***закръглено математически до най-близката целочислена стойност***, не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

¹ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 година относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически

Обосновка

Приемане на позицията на експертната група за шума GRB (Работна група 29) на ИКЕ към ООН в Женева.

Изменение 20

Предложение за регламент
Член 7 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

В рамките на три години след датата, посочена в приложение III, трета колона, фаза 1 от настоящия регламент, Комисията извършва подробно проучване, за да установи дали граничните стойности са се оказали целесъобразни. Въз основа на заключенията на проучването Комисията може, когато *е целесъобразно*, да представи предложения за изменение на настоящия регламент.

Изменение

В рамките на три години след датата, посочена в приложение III, трета колона, фаза 1 от настоящия регламент, Комисията извършва подробно проучване, за да установи дали граничните стойности са се оказали целесъобразни **и дали не е имало вредни последици за пътната безопасност**. Въз основа на заключенията на проучването Комисията може, когато **това е обосновано**, да представи предложения за изменение на настоящия регламент, **свързани с граничните стойности за шума. Резултатите от проучването се предоставят на Европейския парламент.**

Изменение 21

Предложение за регламент
Член 7 – параграф 1а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Представените съгласно параграф 1 предложения за изменение на настоящия регламент отчитат новите стандарти, установени от Международната организация по стандартизация, по-специално

Изменение 22

Предложение за регламент

Член 9

Текст, предложен от Комисията

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АСПСС)

Когато производителите **решат да** монтират АСПСС на превозни средства, трябва да изпълнени изискванията от приложение X.

Изменение

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АСПСС)

Когато производителите монтират АСПСС на превозни средства, трябва да изпълнени изискванията от приложение X.

Обосновка

Електрическите и хибридните превозни средства имат два пъти по-голяма вероятност от инциденти в градска среда поради пълната им безшумност при функциониране, която ги прави незабележими за уязвимите участници в пътното движение, а още повече за незрящите хора. Ето защо въвеждането на звукова система за предупреждение от автомобилните производители би следвало да бъде задължителна.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 9

Текст, предложен от Комисията

Когато производителите решат да монтират АСПСС на превозни средства, трябва да изпълнени изискванията от приложение X.

Изменение

Когато производителите решат да монтират АСПСС на превозни средства, трябва да бъдат изпълнени изискванията от приложение IX.

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 10 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. На Комисията се предоставят

PE487.819v03-00

Изменение

1. На Комисията се предоставят

RR\923093BG.doc

правомощия да приема делегирани актове за изменение на приложения I — XI.

правомощия да приема делегирани актове **в съответствие с член 11**, за изменение на приложения I — XI.

Обосновка

Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 25

Предложение за регламент Член 11 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 1, се предоставя на Комисията за **неопределен** срок от **датата на приемане на настоящия регламент**.

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от **пет години, считано от датата на влизането в сила. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния период. Делегирането на правомощия се подновява мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно подновяване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.**

Обосновка

Продължителността на делегирането на правомощие на Комисията следва да бъде ограничена до период от пет години, който може да бъде продължен, ако са спазени определени условия, като например изготвянето на доклад, и ако Парламентът или Съветът не се противопоставят на това. Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 26

Предложение за регламент Член 11 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 1, влиза в сила единствено ако не е направено възражение от страна на Европейския парламент или Съвета в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно акта или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с **един месец** по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изменение

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 1, влиза в сила единствено ако не е направено възражение от страна на Европейския парламент или Съвета в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно акта или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с **два месеца** по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Обосновка

Срокът за представяне на възражение по делегиран акт следва да бъде общо четири месеца. Това е по-реалистичен срок, който позволява на Парламента или на Съвета да следват необходимата процедура за представяне на възражение. Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 27

Предложение за регламент Член 12

Текст, предложен от Комисията

Член 12

Възражения срещу делегираните актове

1. Европейският парламент и Съветът могат да възразят срещу делегирания акт в срок от два месеца от датата на нотификацията. По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок се удължава с един месец.

Изменение

заличава се

2. Ако при изтичането на този срок нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения срещу делегирания акт или ако преди тази дата както Европейският парламент, така и Съветът са уведомили Комисията за решението си да не повдигат възражения, делегираният акт влиза в сила на датата, предвидена в неговите разпоредби

3. Ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу приетия делегиран акт, той не влиза в сила. Институцията, която представи възражения, посочва причините за възраженията срещу делегирания акт.

Обосновка

Член 12 е ненужен с оглед на разпоредбите на член 11 и следователно неговото заличаване ще послужи за привеждане на текста в съответствие с новите стандартни формулировки, приложими за делегирани актове.

Изменение 28

Предложение за регламент Член 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 13

заличава се

Процедура по спешност

1. Делегираните актове, приети съгласно член 10, параграф 1 влизат в сила незабавно и се прилагат, докато не бъде представено възражение в съответствие с параграф 2. В нотификацията на делегиран акт до Европейския парламент и до Съвета се посочват причините за използването на процедурата по спешност.

2. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в съответствие с процедурата, посочена в член 11, параграф 5. В такъв случай Комисията незабавно отменя акта, след като бъде нотифицирана от Европейския парламент или от Съвета за решението за представяне на възражения.

Обосновка

Този член 13 е излишен, тъй като използването на процедурата за спешни случаи не е надлежно обосновано (нищо в член 10, нищо в съображенията) и следователно отпадането му е необходимо.

Изменение 29

**Предложение за регламент
Приложение II – точка 3.2.2**

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	<i>Изменение</i>
3.2.2. Шумът от гумите, излъчван при търкаляне, е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства. Гумите, използвани за изпитването, трябва да бъдат представителни за превозното средство и се избират от производителя на превозното средство и се записват в допълнение 3 към приложение 1 към настоящия регламент. Те трябва да съответстват на един от размерите гуми, посочени за превозното средство като оригинално оборудване. Гумите трябва да са вече налични на пазара или да бъдат пуснати по същото време, както и превозното средство. 2/ Гумите трябва да бъдат напогани до налягането, препоръчано от производителя на превозното средство за масата на изпитване на превозното средство. Гумите трябва да имат поне законово регламентираната дълбочина на	3.2.2. Шумът от гумите, излъчван при търкаляне, е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства. Гумите, използвани за изпитването, трябва да бъдат представителни за превозното средство и се избират от производителя на превозното средство и се записват в допълнение 3 към приложение 1 към настоящия регламент. Те трябва да съответстват на един от размерите гуми, посочени за превозното средство като оригинално оборудване. Гумите трябва да са вече налични на пазара или да бъдат пуснати по същото време, както и превозното средство. 2/ Гумите трябва да бъдат напогани до налягането, препоръчано от производителя на превозното средство за масата на изпитване на превозното средство. Гумите трябва да имат поне законово регламентираната дълбочина на

протектора.	протектора.
2/ Тъй като приносът на гумите за общия излъчван звук е значителен, е необходимо да се вземат предвид съществуващите регулаторни разпоредби относно звука, излъчван от гумите/пътя. По искане на производителя гумите за подобро задвижващо усилие, гумите за сняг и гумите със специално предназначение се изключват при измерванията за одобрение на типа и за съответствие на производството в съответствие с Правило № 117 на ИКЕ на ООН (ОВ L 231, 29.8.2008 г., стр. 19) .	2/ Тъй като приносът на гумите за общия излъчван звук е значителен, е необходимо да се вземат предвид съществуващите регулаторни разпоредби относно звука, излъчван от гумите/пътя. По искане на производителя гумите за подобро задвижващо усилие, гумите за сняг и гумите със специално предназначение се изключват при измерванията за одобрение на типа и за съответствие на производството в съответствие с най-новите изменения по отношение на Правило № 117 на ИКЕ .

Обосновка

В съответствие с договореното през 2011 г. на 53-то заседание на GRB – експертна група по шума към Работна група 29 (работната група, която отговаря за разработването на хармонизирани световни стандарти за превозните средства) на ИКЕ към ООН в Женева, чийто член е Европейската комисия.

Изменение 30

Предложение за регламент Приложение III – Гранични стойности

Текст, предложен от Комисията

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности, изразени в дБ (А)					
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за регистрация, продажба и пускане в експлоатация на нови превозни средства	
		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването]		Фаза 2 в сила от [6 години след публикуването]		Фаза 3 в сила от [8 години след публикуването]	
		С общо предначерения	Повишена проходимост	С общо предначерения	Повишена проходимост	С общо предначерения	Повишена проходимост
М	Превозни средства, използвани за превоз на						

	пътници						
M ₁	Брой на седалките < 9;	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Брой на седалките < 9; отношение мощност към маса > 150 kW/t;	71	71	69	69	69	69
M ₂	Брой на седалките > 9; маса ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	Брой на седалките > 9; 2 tonnes < masse ≤ 3,5 tonnes	73	74	71	72	71	72
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	74	75	72	73	72	73
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	76	78	74	76	74	76
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари						
N ₁	маса ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < маса < 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N ₃	Маса > 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	77	78	75	76	75	76
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	80	82	78	80	78	80

*	Повишените гранични стойности са валидни само ако превозното средство отговаря на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.
**	За превозни средства от категория М1 повишените гранични стойности за превозни средства с повишена проходимост са валидни само ако разрешената максимална маса > 2 t.

Изменение

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности, изразени в дБ (А)		
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства	Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства	Гранични стойности за регистрация, продажба и пускане в експлоатация на нови превозни

		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването]		Фаза 2 в сила от [6 години след публикуването]		средства Фаза 3 в сила от [8 години след публикуването]	
		С общо предначерения	Повишена проходимост	С общо предначерения	Повишена проходимост	С общо предначерения	Повишена проходимост
M	Превозни средства, използвани за превоз на пътници						
M ₁	Брой на седалките < 9;	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Брой на седалките < 9; отношение мощност към маса > 150 kW/t;	71	71	69	69	69	69
M ₂	Брой на седалките > 9; маса ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	Брой на седалките > 9; 2 t < маса < 3,5 t;	73	74	71	72	71	72
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	74	75	72	73	72	73
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	76	78	74	76	74	76
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари						
N ₁	маса ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < маса < 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N ₃	Маса > 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	77	78	75	76	75	76
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	80	82	78	80	78	80

*	Повишените гранични стойности са валидни само ако превозното средство отговаря на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.
**	За превозни средства от категория М1 повишените гранични стойности за превозни средства с повишена проходимост са валидни само ако разрешената максимална маса > 2 t.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Ниво на шума от моторни превозни средства
Позовавания	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.12.2011 г.
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	TRAN 15.12.2011 г.
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Gilles Pargneaux 10.1.2012 г.
Разглеждане в комисия	8.5.2012 г.
Дата на приемане	19.6.2012 г.
Резултат от окончателното гласуване	+: 30 –: 12 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	María Irigoyen Pérez

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Ниво на шума от моторни превозни средства	
Позовавания	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Дата на представяне на ЕП	9.12.2011 г.	
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.12.2011 г.	
Подпомагаща(и) комисия(и) Дата на обявяване в заседание	IMCO 15.12.2011 г.	TRAN 15.12.2011 г.
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Miroslav Ouzký 9.1.2012 г.	
Разглеждане в комисия	29.5.2012 г.	20.6.2012 г.
Дата на приемане	18.12.2012 г.	
Резултат от окончателното гласуване	+: 30 –: 27 0: 2	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Milan Cabrnock, Martin Callanan, Nessa Childers, Tadeusz Cymański, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Nick Griffin, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Владко Тодоров Панайотов, Антония Първанова, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Marina Yannakoudakis	
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zanoni	
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
Дата на внасяне	21.12.2012 г.	