



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A7-0435/2012**

21.12.2012

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Miroslav Ouzký

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

### ***Poprawki do projektu aktu***

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

## SPIS TREŚCI

|  | <b>Strona</b> |
|--|---------------|
| PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO ..... | 4             |
| UZASADNIENIE .....   | 46            |
| OPINIA KOMISJI RYNKU WEWNĘTRZNEGO I OCHRONY KONSUMENTÓW .....  | 48            |
| OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI .....                    | 72            |
| PROCEDURA .....  | 94            |

## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady  
w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2011)0856),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0487/2011),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 25 kwietnia 2012 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0435/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu

*Poprawka*

(1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 191 z 29.6.2012, s. 76.

stworzono kompleksowy unijny system homologacji typu pojazdów silnikowych. Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych oraz ich układów wydechowych w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów hałasu należy zharmonizować, aby zapobiec przyjmowaniu wymogów różniących się między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, gwarantując jednocześnie wysoki poziom ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego.

stworzono kompleksowy unijny system homologacji typu pojazdów silnikowych, ***ponieważ pojazdy drogowe stanowią największe źródło hałasu w sektorze transportu.*** Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych oraz ich układów wydechowych w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów hałasu należy zharmonizować, aby zapobiec przyjmowaniu wymogów różniących się między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, gwarantując jednocześnie wysoki poziom ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego ***oraz lepszą jakość życia i lepszy stan zdrowia. Komisja powinna również przeprowadzić ocenę skutków odnośnie do warunków etykietowania stosowanego w przypadku poziomu zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Ta ocena skutków powinna uwzględniać różne rodzaje pojazdów objętych niniejszym rozporządzeniem (w tym pojazdów elektrycznych), jak również skutki, jakie takie etykietowanie może wywierać na przemysł motoryzacyjny. Takie etykietowanie może być uznawane za narzędzie przydatne do zwiększania świadomości konsumentów oraz ochrony ich praw w kontekście przejrzystości przed zakupem pojazdu.***

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Wymogi unijne dotyczące homologacji typu są już stosowane do celów odpowiedniego prawodawstwa UE dotyczącego emisji CO<sub>2</sub>, w tym rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji***

*typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów<sup>1</sup>, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>2</sup>, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>4</sup>. Wymogi techniczne, które mają zastosowanie do prawodawstwa UE dotyczącego emisji CO<sub>2</sub> i wartości granicznych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń, powinny być zgodne z wymogami, które mają zastosowanie do prawodawstwa dotyczącego obniżania poziomu emisji hałasu. Wymogi unijne dotyczące homologacji typu powinny zatem zostać określone w sposób zapewniający osiągnięcie tych dwóch celów.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1

<sup>2</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

<sup>3</sup> Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1

*Uzasadnienie*

*Środki techniczne mające na celu obniżenie emisji CO<sub>2</sub> obejmują środki zmniejszające wagę pojazdu, podczas gdy środki techniczne mające na celu obniżenie poziomu hałasu, takie jak izolacja dźwiękowa, zwykle zwiększają wagę pojazdu i emisję CO<sub>2</sub>. Ponadto izolacja dźwiękowa obniża poziom hałasu, zwiększając jednocześnie ryzyko zapalenia się silnika.*

**Poprawka 3**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 1 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Hałas wytwarzany przez ruch drogowy szkodzi zdrowiu z wielu powodów. Przewlekły stres związany z hałasem może wyczerpać rezerwy fizyczne, zaburzyć zdolność regulacji funkcji narządów, a tym samym ograniczyć ich skuteczność. Hałas wytwarzany przez ruch drogowy jest potencjalnym czynnikiem ryzyka rozwoju schorzeń i występowania wypadków, takich jak wysokie ciśnienie krwi i ataki serca. Należy stale badać skutki zgodnie z podejściem przewidzianym w dyrektywie 2002/49/WE odnoszącej się do hałasu w środowisku.***

**Poprawka 4**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 6 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(6) W związku z tym niniejszym rozporządzeniem należy wprowadzić inną metodę w stosunku do metody obowiązkowej określonej w dyrektywie 70/157/EWG. Metoda ta powinna opierać się na metodzie opublikowanej przez grupę roboczą EKG ONZ do spraw hałasu (GRB)

(6) W związku z tym niniejszym rozporządzeniem należy wprowadzić inną metodę w stosunku do metody obowiązkowej określonej w dyrektywie 70/157/EWG. Metoda ta powinna opierać się na metodzie opublikowanej przez grupę roboczą EKG ONZ do spraw hałasu (GRB)

z 2007 r., do której włączono wersję normy ISO 362 z 2007 r.. Wyniki monitorowania starej i nowej metody badania przedstawiono Komisji.

z 2007 r., do której włączono wersję normy ISO 362 z 2007 r.. Wyniki monitorowania starej i nowej metody badania przedstawiono Komisji. ***Ponadto w celu przewyższenia wad poprzedniej metody badania Komisja powinna w terminie 24 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przedstawić Parlamentowi Europejskiemu ocenę skutków, a Radzie – ocenę efektywnego wkładu urzędzeń służących do toczenia opon w zmniejszanie poziomu hałasu pojazdów, koncentrując się na wpływie nawierzchni i potrzebach badawczych w tej specyficznej dziedzinie, w celu przyjęcia nowej europejskiej metody badania, która uwzględni również charakterystykę nawierzchni drogi.***

#### *Uzasadnienie*

*Typ i jakość nawierzchni dróg silnie wpływają na emisję dźwięku wytwarzanego przez ruch drogowy. W związku z tym potrzebne jest europejskie podejście globalne uwzględniające wydajność dźwiękową nawierzchni drogi.*

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 preambuły**

###### *Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Niniejszym rozporządzeniem należy również dokonać kolejnego obniżenia granicznych wartości hałasu. Należy w nim uwzględnić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, którym wprowadzono nowe, ostrzejsze wymogi w zakresie hałasu emitowanego przez opony pojazdów silnikowych. ***Należy również uwzględnić***

###### *Poprawka*

(8) Niniejszym rozporządzeniem należy również dokonać kolejnego obniżenia granicznych wartości hałasu. Należy w nim uwzględnić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, którym wprowadzono nowe, ostrzejsze wymogi w zakresie hałasu emitowanego przez opony pojazdów silnikowych, ***oraz w którym podkreślono***



wyniki badań, w których podkreśla się uciążliwość hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy oraz jego skutki dla zdrowia, a także związane z tym koszty i korzyści.

***konieczność zastosowania spójnego i kompleksowego podejścia do problemu hałasu drogowego, uwzględniając także fakt, że rodzaj nawierzchni poważnie wpływa na poziom hałasu. To podejście horyzontalne bardziej efektywnie zredukuje ogólny hałas wytwarzany przez ruch drogowy w porównaniu z podejściem sektorowym i wertykalnym. Ograniczenie hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy należy również rozumieć jako cel w dziedzinie zdrowia publicznego uwzględniający wyniki badań, w których podkreśla się uciążliwość hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy oraz jego skutki dla zdrowia, a także związane z tym koszty i korzyści. W niniejszym rozporządzeniu powinno się również uwzględnić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów<sup>1</sup>. Komisja powinna dopilnować etykietowania opon zgodnie z ich parametrami dotyczącymi hałasu. Ponadto należy uwzględnić porównywalność środków transportu z punktu widzenia poziomu hałasu w środowisku.***

#### *Uzasadnienie*

*Typ i jakość nawierzchni dróg silnie wpływają na emisję dźwięku wytwarzanego przez ruch drogowy. W związku z tym potrzebne jest europejskie podejście globalne uwzględniające wydajność dźwiękową nawierzchni drogi.*

#### **Poprawka 6**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(8a) Komisja powinna opublikować wytyczne dotyczące „cichych” dróg adresowane do władz drogowych w celu***

*zapewnienia im przydatnego narzędzia służącego przestrzeganiu wymogów dotyczących bardziej zrównoważonej infrastruktury drogowej.*

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 b preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8b) W szóstym programie działań w zakresie środowiska naturalnego określono ramy kształtowania polityki ochrony środowiska w Unii Europejskiej na lata 2002–2012. W programie wezwano do działań w zakresie emisji hałasu polegających na znacznym zmniejszeniu liczby ludności będącej regularnie pod długotrwałym wpływem hałasu na średnim poziomie, w szczególności powodowanego ruchem drogowym.*

*Uzasadnienie*

*Rozporządzenie powinno być zgodne z wcześniejszymi celami i ambicjami Unii Europejskiej.*

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 c preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8c) Techniczne środki ograniczenia hałasu w pojazdach kolidują z różnymi wymogami, takimi jak mniejsza emisja hałasu w połączeniu z mniejszą emisją zanieczyszczeń i zapewnienie większego bezpieczeństwa jazdy przy zachowaniu możliwie jak najlepszej ceny i efektywności. Jednoczesne spełnienie wszystkich wymogów i znalezienie równowagi między nimi zbyt często*

*przekracza aktualne możliwości przemysłu motoryzacyjnego. Dzięki zastosowaniu nowszych i bardziej innowacyjnych materiałów i metod projektantom samochodów udawało się ciągle przesuwać granicę tych możliwości. Możliwość znalezienia innowacji wymaga przewidzenia przez ustawodawcę jasnych i określonych w czasie ram. Niniejsze rozporządzenie określa takie ramy i dostarcza tym samym impuls do szybkiego wzrostu potencjału innowacji z uwzględnieniem potrzeb społecznych, pozostawiając podmiotom przemysłu niezbędną swobodę działań gospodarczych.*

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 d preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8d) Dokuczliwość hałasu jest przede wszystkim lokalnym problemem, który wymaga jednak rozwiązania na szczeblu Unii. Pierwszym działaniem w ramach każdej zrównoważonej polityki w zakresie emisji hałasu musi być bowiem stworzenie przepisów dotyczących źródła hałasu. Źródło hałasu pochodzącego z pojazdów, stanowiące przedmiot niniejszego rozporządzenia, jest z definicji całkowicie ruchome, dlatego też przepisy krajowe nie mogą się do niego odpowiednio stosować.*

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 e preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8e) Podkreśla znaczenie środków, jakie mogą zostać podjęte w celu rozbudowy*

*infrastruktury lub poprawy jej stanu, tak by osiągnąć jak najlepsze wyniki w zakresie ograniczenia hałasu powodowanego przez pojazdy, w tym poprzez rozpowszechnienie zastosowania barier dźwiękowych.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9a) Dostarczanie konsumentom, zarządcom flot pojazdów i władzom publicznym informacji na temat emisji dźwięku może wpłynąć na decyzje o zakupie i przyspieszyć przejście na cichsze floty pojazdów. W celu dostarczenia konsumentom niezbędnych informacji producent powinien dostarczyć informacje na temat poziomu emisji hałasu pojazdów zgodnie ze zharmonizowanymi metodami przeprowadzania badań w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych. O poziomie emisji dźwięku przez pojazd powinno konsumentów informować oznakowanie, porównywalne do oznakowań używanych do informowania o emisji CO<sub>2</sub>, zużyciu paliwa i hałasie toczenia opon.*

## **Poprawka 12**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 b preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9b) W celu zmniejszenia hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy władze publiczne mogą wdrożyć środki i zachęty umożliwiające przyspieszenie zakupu*

***cichszych pojazdów i korzystania z nich.***

#### *Uzasadnienie*

*Władze krajowe i miejskie mogą chcieć zaproponować zachęty, takie jak standardy zamówień lub umożliwienie cichszym pojazdom preferencyjnego dostępu do niektórych obszarów i terminów dostaw, aby zachęcać do zakupu cichszych pojazdów i korzystania z nich jako środka zmniejszenia hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy w obszarach wrażliwych oraz punktach zidentyfikowanych na mapach hałasu, wymaganych na mocy dyrektywy 2002/49/WE odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 c preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(9c) Poziom hałasu pojazdów zależy częściowo od otoczenia, w którym te pojazdy się przemieszczają, a zwłaszcza od jakości infrastruktury drogowej i od tego, jak inteligentne jest zarządzanie ruchem drogowym. Należałoby zatem rozważyć zintegrowane podejście, zwłaszcza w obszarach miejskich o najwyższym poziomie hałasu oraz w przypadku gdy konieczne są środki krótkoterminowe.***

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 d preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(9d) W przypadku samochodów osobowych poruszających się ze średnią prędkością poniżej 45km/h dominuje hałas silnika i układu emisji spalin, natomiast przy jeździe powyżej tej prędkości – hałas toczenia i wiatru. Hałas toczenia i wiatru występuje niezależnie od rodzaju i mocy silnika. W wyniku rozwoju pojazdów od lat 70-tych praca silnika jest***

*zdecydowanie cichsza, średnio zwiększyła się jednak jego moc i masa.*

*W konsekwencji tego, a także ze względu na bezpieczeństwo jazdy zwiększeniu uległa masa całego pojazdu, ponieważ konieczne było poszerzenie powierzchni kontaktu opon samochodowych z podłożem w celu zwiększenia stabilności jazdy. Poszerzenie tej powierzchni spowodowało zwiększenie hałasu wywołanego toczaniem się pojazdu.*

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 e preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9e) Kwestia hałasu jest wieloaspektowym problemem o wielu źródłach i czynnikach, które wpływają na dźwięk, jaki dociera do ludzi, i wpływ, jaki to na nich wywiera.*

*W prawodawstwie w zakresie zmniejszenia hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy powinno się uwzględnić te aspekty, biorąc pod uwagę hałas silnika, pojazdów i opon, nawierzchnię dróg, zachowanie podczas jazdy oraz zarządzanie ruchem; kwestie te należy również uwzględniać w prawodawstwie takim jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów<sup>1</sup> i dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku<sup>2</sup>.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46.

<sup>2</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***10a. Komisja powinna zbadać potencjał aktywnych systemów bezpieczeństwa w cichszych pojazdach, takich jak pojazdy hybrydowe i elektryczne, aby lepiej służyć celowi poprawy bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego na obszarach miejskich, np. pieszych niewidomych, pieszych z zaburzeniami wzroku i słuchu, rowerzystów i dzieci.***

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 b preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***10 b) Poziom hałasu pojazdów ma bezpośredni wpływ na jakość życia obywateli Unii, zwłaszcza w obszarach miejskich, w których elektryczny lub podziemny transport publiczny, przemieszczanie się rowerem lub pieszo są słabo rozwinięte lub nie są wcale dostępne lub praktykowane. Należy również uwzględnić cel podwojenia liczby osób korzystających z transportu publicznego, wyznaczony przez Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>1</sup>. W celu zmniejszenia zagrożenia hałasem na obszarach miejskich Komisja i państwa członkowskie powinny, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości, propagować transport publiczny oraz przemieszczanie się pieszo lub rowerem.***

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 c preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**10 c) Domaga się, by informacje dotyczące hałasu, w tym dane odnoszące się do testów, były dostępne i dobrze widoczne w punktach sprzedaży i w materiałach promocyjnych dotyczących pojazdów.**

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 d preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**10 d) Poziom hałasu pojazdu zależy częściowo od sposobu użytkowania po zakupie i od utrzymania pojazdu w dobrym stanie. W tym kontekście niezbędne jest zwiększenie świadomości obywateli Unii w zakresie znaczenia płynnej jazdy i przestrzegania ograniczeń prędkości obowiązujących w każdym państwie członkowskim.**

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(12) Aby umożliwić Komisji **zastąpienie** wymogów technicznych zawartych w tym rozporządzeniu **bezpośrednim odesłaniem**

(12) Aby umożliwić Komisji **dostosowanie** wymogów technicznych zawartych w tym rozporządzeniu do postępu technicznego



do *regulaminów nr 51 i 59 EKG ONZ po określeniu w nich wartości granicznych dotyczących nowej metody badania lub dostosowanie tych wymogów do* postępu technicznego i naukowego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w *odniesieniu do* zmiany *przepisów* załączników do niniejszego rozporządzenia w zakresie *metod badania i poziomów* hałasu. Szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje. Podczas przygotowywania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiego i Radzie.

i naukowego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w *celu* zmiany załączników do niniejszego rozporządzenia w zakresie *unijnych procedur homologacji typu w odniesieniu do poziomu* hałasu *wytwarzanego przez typy pojazdów i układy wydechowe, metod i instrumentów do pomiaru poziomu hałasu wytwarzanego przez pojazdy silnikowe, układów tłumiących, hałasu wytwarzanego przez sprężone powietrze, kontroli zgodności produkcji, specyfikacji terenu badań, metody pomiaru na potrzeby dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku oraz środków zapewniających słyszalność pojazdów hybrydowych i elektrycznych*. Szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, *w tym z ekspertami*. Podczas przygotowywania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiego i Radzie.

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ta jest niezbędna do uzgodnienia wniosku Komisji z nowym standardowym sformułowaniem przepisów odnoszących się do aktów delegowanych oraz do bardziej szczegółowego określenia załączników, których zmiana powinna być możliwa za pomocą aktów delegowanych.*

#### **Poprawka 21**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(12a) Potencjał ograniczenia hałasu ze źródła będącego przedmiotem niniejszego rozporządzenia jest stosunkowo mniejszy*

*niż w przypadku hałasu powodowanego przez nawierzchnię drogi, po której poruszają się samochody. Ograniczenie hałasu nawierzchni byłoby z technicznego punktu widzenia zdecydowanie łatwiejsze. Poprzez zastosowanie już istniejących rodzajów asfaltu, takich jak cichy asfalt, asfalt o właściwościach zmniejszających hałas czy asfalt optymalizujący hałas, jako część kompleksowego podejścia, w połączeniu z różnymi prostymi operacjami budowlanymi, już teraz możliwe jest lokalne ograniczenie hałasu o około 10db. Takie skuteczne podejście w odniesieniu do lokalnych źródeł hałasu nie wchodzi w zakres niniejszego rozporządzenia, ponieważ jego wdrożenie nadwyrężyłoby mocno budżety państw, w szczególności budżety samorządów. Trudno byłoby to uzasadnić w czasach kryzysu budżetowego, a także oznaczałoby ingerencję w politykę regionalną i strukturalną.*

## **Poprawka 22**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) „typ pojazdu” oznacza **zbiór pojazdów określonych w części B załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;**

*Poprawka*

(2) „typ pojazdu” oznacza:

*(i) w przypadku pojazdów zbadanych zgodnie z pkt 4.1.2.1 załącznika II – zbiór pojazdów określonych w części B załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;*

*(ii) w przypadku pojazdów zbadanych zgodnie z pkt 4.1.2.2 załącznika II – zbiór pojazdów, które zasadniczo nie różnią się między sobą, jeśli chodzi o następujące elementy:*

*– kształt nadwozia lub materiały, z których je wykonano (w szczególności komora*

*silnika i wytłumienie jego dźwięku);*

*– typ silnika (np. o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, dwu- lub czterosuwowy, tłok o ruchu posuwisto-zwrotnym lub obrotowym), liczba cylindrów i pojemność skokowa, typ układów wtryskowych, położenie zaworów, moc znamionowa silnika (S) lub typ silnika elektrycznego;*

*– pojazdy mające ten sam rodzaj silnika i/lub różne całkowite przełożenie biegów mogą być uważane za pojazdy tego samego typu.*

*Jednak jeżeli wyżej wspomniane różnice prowadzą do zastosowania innej metody badania, należy uznać, że dotyczą one odmiennych typów.*

## **Poprawka 23**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 21 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21a) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, w którym pojazdy są magazynowane i oferowane konsumentom do sprzedaży;*

#### *Uzasadnienie*

*W celu zapewnienia konsumentom dostępu do odpowiednich informacji przy rozważaniu zakupu pojazdu należy szeroko udostępnić informacje o poziomie hałasu (proponowany tekst byłby zgodny z art. 3 rozporządzenia 1222/2009 w sprawie etykietowania opon, co dotyczy również emisji hałasu).*

## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 21 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21b) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają instrukcje techniczne, broszury, ulotki i katalogi (w formie drukowanej,*

*elektronicznej lub on-line), a także strony internetowe, których celem jest promocja pojazdów wśród ogółu społeczeństwa.*

*Uzasadnienie*

*Aby konsumenci zamierzający dokonać zakupu pojazdu mieli pełen dostęp rzetelnych informacji, ogólnie dostępna powinna być także informacja o poziomie hałasu.*

**Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Podczas przeprowadzania kontroli technicznych pojazdów państwa członkowskie dokonują pomiaru poziomu hałasu na podstawie danych zawartych w homologacji typu UE dla każdego typu pojazdu.***

*Uzasadnienie*

*Podczas przeprowadzania obowiązkowych kontroli technicznych pojazdów w celu sprawdzenia, czy emisja hałasu przez pojazd nie przekracza dozwolonych poziomów, państwa członkowskie powinny wykorzystywać dane dotyczące poziomów hałasu w homologacji typu UE dla każdego typu pojazdu zamiast jakichkolwiek innych kryteriów.*

**Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 4 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Artykuł 4b***

***Monitorowanie***

***Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do***

*wprowadzania produktów do obrotu<sup>1</sup>, gwarantują skuteczne monitorowanie ich rynku. Przeprowadzają one odpowiednie kontrole właściwości produktów w wymaganym zakresie, zgodnie z zasadami określonymi w art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

### Uzasadnienie

*Na potrzeby prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zdrowej konkurencji pomiędzy poszczególnymi branżami ważne jest, aby zagwarantować wysoki poziom przestrzegania zasad rynku zarówno dla produktów przemieszczanych na terytorium Wspólnoty, jak i produktów wprowadzanych spoza EOG. Dlatego też państwa członkowskie i ich odpowiednie organy monitorowania rynku powołane są do kontrolowania i monitorowania spełniania wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Jest to niezwykle ważne w celu spełnienia wymogów ochrony interesów publicznych, takich jak ochrona zdrowia i bezpieczeństwa w ogólności, ochrona zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy, ochrona konsumentów, środowiska i bezpieczeństwa.*

### Poprawka 27

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Producenci dopilnowują, aby układ redukcji hałasu był zaprojektowany, skonstruowany i zmontowany w sposób zapewniający odpowiedni stopień odporności na zjawiska korozyjne, na które jest on narażony, biorąc pod uwagę warunki użytkowania pojazdu.

*Poprawka*

2. Producenci dopilnowują, aby układ redukcji hałasu był zaprojektowany, skonstruowany i zmontowany w sposób zapewniający odpowiedni stopień odporności na zjawiska korozyjne, na które jest on narażony, biorąc pod uwagę warunki użytkowania pojazdu **oraz różniące się od siebie w zależności od regionu warunki klimatyczne.**

### Poprawka 28

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

Poziom hałasu mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza wartości granicznych określonych w załączniku III.

*Poprawka*

**Warunki testowe ustanowione w załączniku II uwzględniają typowe warunki jazdy na drodze oraz wymogi testowe dotyczące innych istotnych części pojazdu, które zostały już objęte rozporządzeniem (WE) nr 661/2009.** Poziom hałasu mierzony zgodnie z przepisami załącznika II **i podany w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej** nie przekracza wartości granicznych określonych w załączniku III.

*Uzasadnienie*

*Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa ważne jest zapewnienie tego, że warunki badania określone w niniejszym rozporządzeniu nie wpływają nadmiernie na producentów części, którzy już podjęli liczne działania na rzecz ograniczenia hałasu, w szczególności na przemysł oponiarski. W tym kontekście należy podkreślić dokładność warunków badania, a „typowe warunki jazdy na drodze” powinny zostać uznane za warunek zatwierdzenia wartości granicznych określonych w załączniku III. W celu uzgodnienia przedmiotowego wniosku z innym prawodawstwem UE dotyczącym hałasu mierzone wartości dźwięku powinny być podawane w sposób usystematyzowany. Wszystkie rozporządzenia podają ostateczny wynik jako pełną wartość liczby całkowitej. Proponuje się zastosowanie tej praktyki również w przypadku przedmiotowego rozporządzenia.*

## **Poprawka 29**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**W terminie trzech lat od daty**, o której mowa w kolumnie trzeciej dotyczącej etapu 1 w tabeli zawartej w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, Komisja **przeprowadza szczegółowe badanie, aby upewnić się, czy graniczne wartości hałasu są właściwe. W oparciu o wnioski z badania Komisja może w stosownych przypadkach przedstawić wnioski** w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

**Po dacie**, o której mowa w kolumnie trzeciej dotyczącej etapu 1 w tabeli zawartej w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, Komisja **zakończy przegląd granicznych wartości hałasu zawartych w załączniku III. Przegląd ten obejmuje ocenę skutków, która obejmuje ogólną ocenę skutków dla przemysłu samochodowego, a w szczególności jego sektorów zależnych, z uwzględnieniem wpływu innych przepisów – takich jak te w dziedzinie redukcji emisji CO2**

*i bezpieczeństwa – na poziom hałasu pojazdów silnikowych. Na podstawie takiego przeglądu i jego oceny skutków Komisja w razie potrzeby złoży wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia w sposób, który jest możliwie najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencji. Wartości graniczne określone w kolumnie czwartej dotyczącej etapu 2 w tabeli zawartej w załączniku III wchodzą w życie w terminie sześciu lat po potwierdzeniu oceny skutków i zakończeniu procesu przeglądu przez Komisję.*

#### *Uzasadnienie*

*W przypadku pierwotnego wniosku Komisji nie istniała właściwa ocena skutków na podstawie wymaganej klasyfikacji nowego pojazdu. Dlatego należy pilnie uzyskać ocenę skutków przed wprowadzeniem dalszych istotnych redukcji. Po zakończeniu procesu przeglądu wartości graniczne na etapie 2 mogą wejść w życie po upływie czasu oczekiwania na rozwój techniczny branży.*

#### **Poprawka 30**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia przedstawione zgodnie z akapitem pierwszym uwzględniają nowe normy ustanowione przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną, w szczególności normę ISO 10844:2011.*

#### **Poprawka 31**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit pierwszy a i pierwszy b (nowe)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*1a. Pojazdy automatycznie spełniają*

wymogi określone w załączniku X, jeżeli producent pojazdu przedstawi organowi udzielającemu homologacji typu dokumenty techniczne wskazujące różnicę między maksymalną a minimalną prędkością obrotową silnika pojazdów w  $BB'17 \leq 0,15 \times S$  w każdych warunkach badania w zakresie pomiaru przewidzianym w dodatkowych przepisach dotyczących emisji dźwięku, określonym w pkt 3.3. załącznika VIII w odniesieniu do warunków przedstawionych w załączniku II.

*1b. Pojazdy kategorii N1 są wyłączone z dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku, jeżeli spełniony został jeden z następujących warunków:*

*(a) pojemność silnika  $\leq 660$  cm sześciennych i stosunek mocy do masy (PMR) pojazdu obliczony przez przyjęcie maksymalnej dozwolonej masy pojazdu  $\leq 35$ ;*

*(b) obciążenie  $\geq 850$  kg i stosunek mocy do masy pojazdu (PMR) obliczony przez przyjęcie maksymalnej dozwolonej masy pojazdu  $\leq 40$ ;*

#### Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza proporcjonalne wymogi dla MŚP dokonujących montażu. Dodatkowo ustalona przez UNICE norma dla dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku jest dostosowana do zachowania typowego pojazdu kategorii M1, a odpowiedzialna za tę kwestię grupa ekspertów zaleciła wyłączenie innych kategorii. Celem dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku jest uniknięcie nieoczekiwanych emisji dźwięku niekorelujących z wynikami badań homologacyjnych typu. Ponieważ taka sytuacja nie zdarzyła się nigdy w przypadku pojazdów dostawczych kategorii N1, niniejsza poprawka zapewnia ich wyłączenie ze specjalnych badań w ramach dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku.

#### Poprawka 32

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit drugi a (nowy)**



**2a. Pojazdy kategorii N1 są wyłączone z dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku, jeżeli spełniony został jeden z następujących warunków:**

**a) pojemność silnika nie przekracza 660 cm sześciennych, a stosunek mocy do masy (PMR) obliczony z użyciem maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu nie przekracza 35;**

**b) obciążenie wynosi co najmniej 850 kg, a stosunek mocy do masy (PMR) obliczony z użyciem maksymalnej dopuszczalnej masy pojazdu nie przekracza 40;**

#### Uzasadnienie

*The requirements for ASEP (Additional Sound Emission Provisions) are tailored for a behaviour typical for sporty retrofit systems and M1 vehicles so to detect unexpected noise emission at high engine speeds. ASEP has been developed and approved by the experts group on noise of UNECE Working Party 29 of which the European Commission is a member. The same experts group has for good reasons recommended to exclude delivery vans according to (a) and (b) as mentioned above: no expected environmental benefit and economically unproportional efforts and costs for verification testing due to a much higher variety of delivery vans compared to passenger cars.*

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2

2. Poziom emisji dźwięku pojazdu w typowych warunkach jazdy na drodze, różniących się od tych, w których przeprowadzono badanie homologacji typu określone w załączniku II, nie odbiega w **nieuzasadniony sposób** od wyniku badania.

2. Poziom emisji dźwięku pojazdu w typowych warunkach jazdy na drodze, różniących się od tych, w których przeprowadzono badanie homologacji typu określone w załączniku II, nie odbiega od wyniku badania.

## Uzasadnienie

*W zwyczajnych okolicznościach codzienne emisje hałasu nie mogą odbiegać od wyników badań.*

### Poprawka 34

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Producent pojazdu nie zmienia, nie dostosowuje ani nie wprowadza w sposób zamierzony żadnych urządzeń ani procesów mechanicznych, elektrycznych, cieplnych lub innego rodzaju wyłącznie do celów spełnienia wymogów w zakresie emisji hałasu na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli takich zmian nie dokonuje się w przypadku normalnego użytkowania na drodze w warunkach mających zastosowanie do dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku.

*Poprawka*

3. Producent pojazdu nie zmienia, nie dostosowuje ani nie wprowadza w sposób zamierzony żadnych urządzeń ani procesów mechanicznych, elektrycznych, cieplnych lub innego rodzaju wyłącznie do celów spełnienia wymogów w zakresie emisji hałasu na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli takich zmian nie dokonuje się w przypadku normalnego użytkowania na drodze w warunkach mających zastosowanie do dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku. ***Te środki są zwykle zwane „cycle beating” (sytuacją, w której poziomy emisji w rzeczywistości są wyższe niż w cyklach testowych).***

## Uzasadnienie

*Zwiększenie klarowności przepisu. Legislacyjnym celem jest zlikwidowanie luk prawnych lub zapobieganie im.*

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. We wniosku o udzielenie homologacji typu producent składa oświadczenie, sporządzone zgodnie z wzorem określonym w dodatku 1 do załącznika VIII, że typ pojazdu, który ma być homologowany, spełnia wymogi określone

*Poprawka*

5. We wniosku o udzielenie homologacji typu producent składa oświadczenie, ***w stosownych przypadkach uzupełnione pomiarami***, sporządzone zgodnie z wzorem określonym w dodatku 1 do załącznika VIII, że typ pojazdu, który ma

w art. 8 *ust. 1 i 2.*

być homologowany, spełnia wymogi określone w art. 8.

#### *Uzasadnienie*

*Artykuł 8 należy stosować całościowo w celu zapewnienia niezbędnej pewności prawa.*

### **Poprawka 36**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 8a*

*Producenci i dystrybutorzy pojazdów dbają o to, aby w przypadku każdego pojazdu poziom hałasu mierzony w decybelach (dB(A)), zgodnie ze zharmonizowanymi metodami badania do celów homologacji typu, był podawany w widocznym miejscu w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych.*

*Po kompleksowej ocenie skutków Komisja – w ciągu dwóch lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia – przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie informacji dla konsumentów zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą. Taki wniosek może zostać włączony do dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi<sup>1</sup>.*

---

*Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.*

## Poprawka 37

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 8b*

##### *Klasyfikacja i jakość nawierzchni dróg*

*Zgodnie z terminami przeglądu określonymi w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku<sup>1</sup> Komisja ocenia możliwość wprowadzenia systemu klasyfikacji dróg określającego typowy dźwięk wywołany toczeniem się opon na każdej drodze w Unii Europejskiej oraz w stosownych przypadkach przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.*

*Komisja rozważa włączenie wymogu podawania przez państwa członkowskie informacji dotyczących jakości nawierzchni dróg do strategicznych map hałasu przewidzianych w dyrektywie 2002/49/WE.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002.

#### *Uzasadnienie*

*Jakość nawierzchni dróg silnie wpływa na dźwięk wywołany toczeniem się opon pojazdów. Jak dotąd nie istnieje strategiczne podejście umożliwiające uzyskanie obrazu jakości nawierzchni dróg w UE. Powyższa propozycja umożliwiłaby państwom członkowskim i społecznościom lokalnym identyfikację obszarów, na których rozsądne byłoby ulepszenie nawierzchni dróg, co spowodowałoby obniżenie poziomu hałasu w środowisku.*

## Poprawka 38

## Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

### *Artykuł 9*

Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, **wymagane jest spełnienie wymogów określonych** w załączniku X.

*Poprawka*

### *Artykuł 9*

Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, **dźwięk wytwarzany przez system AVAS jest dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i niechronionych użytkowników drogi o pojeździe znajdującym się w ruchu. Poziom hałasu jasno wskazuje na zachowanie pojazdu i może przypominać dźwiękowo podobny pojazd tej samej kategorii wyposażony w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działający w takich samych warunkach, a wymogi określone w załączniku IX są spełnione.**

***Komisja, w ciągu roku od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ocenia konieczność dokonania przeglądu niniejszego rozporządzenia, biorąc pod uwagę między innymi to, czy aktywne systemy bezpieczeństwa mogą lepiej służyć celowi poprawy bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego na obszarach miejskich, w uzupełnieniu akustycznych systemów alarmowych pojazdu lub w porównaniu z nimi, oraz w razie potrzeby i zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek, który ustanawia maksymalny poziom hałasu systemu AVAS zamontowanego w pojazdach.***

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia

*Poprawka*

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia

aktów delegowanych w celu zmiany załączników *I–XI*.

aktów delegowanych **zgodnie z art. 11** w celu zmiany załączników *I–II i IV–XII*, **aby dostosować wymogi techniczne określone w niniejszym rozporządzeniu do postępu technicznego i naukowego.**

#### *Uzasadnienie*

*Zgodnie z art. 290 TFUE tylko inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego mogą być przekazywane Komisji, podczas gdy istotne elementy są zastrzeżone dla samego aktu ustawodawczego. Przepisy załącznika III, tzn. wartości graniczne hałasu oraz okres dostosowawczy (etapy), stanowią istotne elementy wniosku i dlatego są zastrzeżone dla współprawodawców. Poprawka ta jest również niezbędna do uzgodnienia wniosku Komisji z nowym standardowym sformułowaniem przepisów odnoszących się do aktów delegowanych.*

### **Poprawka 40**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

2. Jeżeli wartości graniczne dotyczące metody badania są ustanowione w regulaminie nr 51 EKG ONZ, Komisja **rozważa zastąpienie** wymogów technicznych określonych w załączniku III bezpośrednim odesłaniem do odpowiednich wymogów zawartych w regulaminach nr 51 i 59 EKG ONZ.

##### *Poprawka*

2. Jeżeli wartości graniczne dotyczące metody badania są ustanowione w regulaminie nr 51 EKG ONZ, Komisja **ocenia możliwość zastąpienia** wymogów technicznych określonych w załączniku III bezpośrednim odesłaniem do odpowiednich wymogów zawartych w regulaminach nr 51 i 59 EKG ONZ **pod warunkiem, że nie będą one prowadzić do osłabienia standardów UE dotyczących środowiska i zdrowia, oraz z należywym uwzględnieniem opinii Parlamentu Europejskiego i Rady.**

#### *Uzasadnienie*

*Zgodnie z art. 290 TFUE tylko inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego mogą być przekazywane Komisji, podczas gdy istotne elementy są zastrzeżone dla samego aktu ustawodawczego. Przepisy załącznika III, tzn. wartości graniczne hałasu oraz okres dostosowawczy (etapy), stanowią istotne elementy wniosku i dlatego są zastrzeżone dla współprawodawców.*

## Poprawka 41

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. **Uprawnienia** do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji **podlegają** warunkom określonym w niniejszym artykule.

*Poprawka*

1. **Uprawnienie** do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji **podlega** warunkom określonym w niniejszym artykule.

*Uzasadnienie*

*Poprawka ta jest niezbędna do uzgodnienia wniosku Komisji z nowym standardowym sformułowaniem przepisów odnoszących się do aktów delegowanych.*

## Poprawka 42

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 1, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia **przyjęcia** niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 1, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia **wejścia w życie** niniejszego rozporządzenia. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień jest w sposób dorozumiany odnawiane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się temu odnowieniu nie później niż trzy miesiące przed upływem każdego okresu.**

*Uzasadnienie*

*Delegowanie uprawnień do Komisji powinno być ograniczone do okresu pięciu lat, który może być przedłużony, o ile spełnione są określone warunki, takie jak konieczność opracowania sprawozdania i braku sprzeciwu ze strony Parlamentu i Rady. Ta poprawka*

*uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.*

### **Poprawka 43**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 10 ust. 1 może zostać odwołane w każdym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność **aktów delegowanych** już obowiązujących.

*Poprawka*

3. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 10 ust. 1 może zostać odwołane w każdym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność **jakichkolwiek** już obowiązujących **aktów delegowanych**.

*Uzasadnienie*

*Poprawka ta jest niezbędna do uzgodnienia wniosku Komisji z nowym standardowym sformułowaniem przepisów odnoszących się do aktów delegowanych.*

### **Poprawka 44**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 10 ust. 1 wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w terminie dwóch miesięcy od daty zawiadomienia o akcie skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady lub też jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Termin ten jest przedłużany o **miesiąc** z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Poprawka*

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 10 ust. 1 wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w terminie dwóch miesięcy od daty zawiadomienia o akcie skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady lub też jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Termin ten jest przedłużany o **dwa miesiące** z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub



Rady.

*Uzasadnienie*

*Poprawka ta jest niezbędna do uzgodnienia wniosku Komisji z nowym standardowym sformulowaniem przepisów odnoszących się do aktów delegowanych.*

**Poprawka 45**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 12**

**skreślony**

***Sprzeciw wobec aktów delegowanych***

***1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy licząc od daty zawiadomienia. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o miesiąc.***

***2. Jeśli po upływie tego terminu ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję Europejską, że podjęły decyzję o niewyrażeniu sprzeciwu, akt delegowany wchodzi w życie z dniem przewidzianym w jego przepisach.***

***3. Jeśli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, podaje uzasadnienie.***

*Uzasadnienie*

*Art. 12 jest zbędny ze względu na przepisy art. 11 ust. 5. Poprawka ta uzgodniłaby zatem wniosek Komisji z nowym standardowym sformulowaniem przepisów odnoszących się do aktów delegowanych.*

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Tryb pilny**

**skreślony**

**1. Akty delegowane przyjęte na mocy art. 10 ust. 1 wchodzi w życie bezzwłocznie i mają zastosowanie, o ile nie został wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. W zawiadomieniu o akcie skierowanym do Parlamentu Europejskiego i Rady podane zostają powody, dla których skorzystano z trybu pilnego.**

**2. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 11 ust. 5. W takim przypadku Komisja uchyla dany akt bezzwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o decyzji o sprzeciwie zgłoszonym przez Parlament Europejski lub Radę.**

*Uzasadnienie*

*Zastosowanie trybu pilnego nie jest odpowiednio uzasadnione ani w art. 10, ani w punktach preambuły, zatem konieczne jest usunięcie art. 13.*

## Poprawka 47

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 5.2.2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5.2.2.a. Wartości graniczne określone w tabeli w załączniku III stosuje się przy uwzględnieniu w trakcie pomiaru rozsądnego marginesu tolerancji.**

*Uzasadnienie*

*Obowiązujące przepisy we wszystkich rozporządzeniach w sprawie poziomu hałasu*

dopuszczają margines tolerancji dla celów produkcji.

## Poprawka 48

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 3.2.1 – zdanie pierwsze

*Tekst proponowany przez Komisję*

3.2.1. Badany pojazd **wybiera się w taki sposób, aby wszystkie pojazdy tego samego typu, które są wprowadzane do obrotu, spełniały wymogi niniejszego rozporządzenia.**

*Poprawka*

3.2.1. Badany pojazd **jest reprezentatywny dla pojazdów, które mają zostać wprowadzone do obrotu zgodnie ze specyfikacją producenta.**

*Uzasadnienie*

*Obowiązujące przepisy we wszystkich rozporządzeniach w sprawie poziomu hałasu dopuszczają margines tolerancji dla celów produkcji.*

## Poprawka 49

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 3.2.2

| <i>Tekst proponowany przez Komisję</i>  | <i>Poprawka</i>   |
|---|---|
| 3.2.2. Poziomy emisji hałasu wywołanego toczaniem się opon określono w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych. Opony użyte do badania są reprezentatywne dla pojazdu i są wybrane przez producenta pojazdu oraz ujęte w dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Odpowiadają one jednemu z rozmiarów opon wyznaczonych jako oryginalne wyposażenie pojazdu. Opona jest lub będzie dostępna na rynku w celach handlowych w tym samym czasie, co pojazd.<br><sup>2/</sup> Opony są napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta pojazdu dla masy próbnej pojazdu. Głębokość bieżnika opon spełnia <b>przynajmniej</b> minimalne wymogi prawne. | 3.2.2. Poziomy emisji hałasu wywołanego toczaniem się opon określono w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych. Opony użyte do badania są reprezentatywne dla pojazdu i są wybrane przez producenta pojazdu oraz ujęte w dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Odpowiadają one jednemu z rozmiarów opon wyznaczonych jako oryginalne wyposażenie pojazdu. Opona jest lub będzie dostępna na rynku w celach handlowych w tym samym czasie, co pojazd.<br><b>2/</b> Opony są napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta pojazdu dla masy próbnej pojazdu. Głębokość bieżnika opon spełnia minimalne wymogi prawne. |

2/ Ponieważ udział opon w ogólnej emisji dźwięku jest znaczny, należy wziąć pod uwagę obowiązujące przepisy wykonawcze dotyczące emisji dźwięku przez układ opona/droga. Opony trakcyjne, opony śniegowe oraz opony specjalne są wyłączone z pomiarów homologacji typu i pomiarów w zakresie zgodności produkcji na wniosek producenta zgodnie z *regulaminem* nr 117 EKG **ONZ (Dz.U. L 231 z 29.8.2008, s. 19)**.

2/ Ponieważ udział opon w ogólnej emisji dźwięku jest znaczny, należy wziąć pod uwagę obowiązujące przepisy wykonawcze dotyczące emisji dźwięku przez układ opona/droga. Opony trakcyjne, opony śniegowe oraz opony specjalne są wyłączone z pomiarów homologacji typu i pomiarów w zakresie zgodności produkcji na wniosek producenta zgodnie z *najnowszymi zmianami w regulacji* nr 117 EKG.

### Uzasadnienie

*Jak ustalono w 2011 r. na 53. sesji grupy ekspertów zajmujących się hałasem w Grupie Roboczej Art. 29 EKG ONZ w Genewie, która jest odpowiedzialna za opracowanie jednolitych ogólnowiatowych norm dotyczących pojazdów i której członkiem jest Komisja Europejska .*

## Poprawka 50

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 4.1.2.1.4.1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

4.1.2.1.4.1. Pojazdy z przekładniami manualnymi, przekładniami automatycznymi, przekładniami adaptacyjnymi lub przekładniami CVT badane z zablokowanymi przełożeniami skrzyni biegów.

W odniesieniu do wyboru przełożeń skrzyni biegów możliwe są następujące warunki:

a) jeżeli jedno określone przełożenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji  $\pm 5\%$  przyspieszenia odniesienia  $a_{\text{wot ref}}$ , nie przekraczające  $3,0 \text{ m/s}^2$ , badanie należy wykonać przy tym przełożeniu;

b) jeżeli żadne z przełożeń skrzyni biegów nie daje wymaganego przyspieszenia, wówczas należy wybrać przełożenie skrzyni biegów i o wyższym przyspieszeniu oraz przełożenie skrzyni biegów i+1 o przyspieszeniu niższym niż

#### *Poprawka*

4.1.2.1.4.1. Pojazdy z przekładniami manualnymi, przekładniami automatycznymi, przekładniami adaptacyjnymi lub przekładniami CVT badane z zablokowanymi przełożeniami skrzyni biegów.

W odniesieniu do wyboru przełożeń skrzyni biegów możliwe są następujące warunki:

a) jeżeli jedno określone przełożenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji  $\pm 5\%$  przyspieszenia odniesienia  $a_{\text{wot ref}}$ , nie przekraczające  $2,0 \text{ m/s}^2$ , badanie należy wykonać przy tym przełożeniu;

b) jeżeli żadne z przełożeń skrzyni biegów nie daje wymaganego przyspieszenia, wówczas należy wybrać przełożenie skrzyni biegów i o wyższym przyspieszeniu oraz przełożenie skrzyni biegów i+1 o przyspieszeniu niższym niż

przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełożeniu skrzyni biegów i nie przekracza  $3,0 \text{ m/s}^2$ , do badania należy zastosować obydwa przełożenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia  $a_{\text{wot ref}}$  oblicza się za pomocą następującego wzoru:

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

c) jeżeli wartość przyspieszenia przełożenia skrzyni biegów i przekracza  $3,0 \text{ m/s}^2$ , stosuje się pierwsze przełożenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie poniżej  $3,0 \text{ m/s}^2$ , chyba że przełożenie skrzyni biegów i+1 daje przyspieszenie mniejsze niż  $a_{\text{urban}}$ . W takim przypadku stosuje się dwa przełożenia, i oraz i+1, w tym przełożenie i o przyspieszeniu przekraczającym  $3,0 \text{ m/s}^2$ . W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełożenia. Do obliczenia współczynnika cząstkowej mocy kP zamiast wartości  $a_{\text{wot ref}}$  stosuje się wartość przyspieszenia  $a_{\text{wot test}}$  osiągniętą podczas badania;

przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełożeniu skrzyni biegów i nie przekracza  $2,0 \text{ m/s}^2$ , do badania należy zastosować obydwa przełożenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia  $a_{\text{wot ref}}$  oblicza się za pomocą następującego wzoru:

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

c) jeżeli wartość przyspieszenia przełożenia skrzyni biegów i przekracza  $2,0 \text{ m/s}^2$ , stosuje się pierwsze przełożenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie poniżej  $2,0 \text{ m/s}^2$ , chyba że przełożenie skrzyni biegów i+1 daje przyspieszenie mniejsze niż  $a_{\text{urban}}$ . W takim przypadku stosuje się dwa przełożenia, i oraz i+1, w tym przełożenie i o przyspieszeniu przekraczającym  $2,0 \text{ m/s}^2$ . W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełożenia. Do obliczenia współczynnika cząstkowej mocy kP zamiast wartości  $a_{\text{wot ref}}$  stosuje się wartość przyspieszenia  $a_{\text{wot test}}$  osiągniętą podczas badania;

### Uzasadnienie

*Dostępne wykorzystywane statystyki dotyczące jazdy, służące do rozwoju nowej światowej procedury badania lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) pokazują, że przyspieszenie przekraczające  $2 \text{ m/s}^2$  nie jest uzasadnione. Ponadto obowiązkowa procedura monitorowania w przypadku tego nowego rozporządzenia w latach 2007–2010 opierała się na definicji badania przy przyspieszeniu  $2 \text{ m/s}^2$ .*

## Poprawka 51

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III

*Tekst proponowany przez Komisję*

#### Załącznik III Wartości graniczne

Poziom hałas mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza poniższych wartości granicznych:

| <i>Kategoria pojazdu</i> | <i>Opis kategorii pojazdu</i> | <i>Wartości graniczne wyrażone w dB(A)</i> |
|--------------------------|-------------------------------|--|
|--------------------------|-------------------------------|--|

|           |   | <i>[w decybelach(A)]</i>   |                  |  |                  |   |                  |
|-----------|---|--|------------------|--|------------------|---|------------------|
|           |   | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów</i> |                  | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów</i> |                  | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów</i> |                  |
|           |   | <i>Etap 1 ważny od [2 lat po publikacji]</i>                                 |                  | <i>Etap 2 ważny od [5 lat po publikacji]</i>                                 |                  | <i>Etap 3 ważny od [7 lat po publikacji]</i>  |                  |
|           |   | <i>Ogólne</i>  | <i>Terenowe*</i> | <i>Ogólne</i>  | <i>Terenowe*</i> | <i>Ogólne</i>   | <i>Terenowe*</i> |
| <i>M</i>  | <i>Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów</i>   |  |                  |  |                  |   |                  |
| <i>M1</i> |   | <b>70</b>  | <b>71**</b>      | <b>68</b>  | <b>69**</b>      | <b>68</b>   | <b>69**</b>      |
| <i>M1</i> | <i>liczba siedzeń &lt; 9; stosunek mocy do masy &gt; 150 kW/tonę</i>                        | <b>71</b>  | <b>71</b>        | <b>69</b>  | <b>69</b>        | <b>69</b>   | <b>69</b>        |
| <i>M2</i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; masa &lt; 2 tony</i>  | <b>72</b>  | <b>72</b>        | <b>70</b>  | <b>70</b>        | <b>70</b>   | <b>70</b>        |
| <i>M2</i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; 2 tony &lt; masa &lt; 3,5 tony</i>                                | <b>73</b>  | <b>74</b>        | <b>71</b>  | <b>72</b>        | <b>71</b>   | <b>72</b>        |
| <i>M2</i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; 3,5 tony &lt; masa ≤ 5 ton moc znamionowa silnika &lt; 150 kW</i> | <b>74</b>  | <b>75</b>        | <b>72</b>  | <b>73</b>        | <b>72</b>   | <b>73</b>        |
| <i>M2</i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; 3,5 tony &lt; masa ≤ 5 ton moc znamionowa silnika &gt; 150 kW</i> | <b>76</b>  | <b>78</b>        | <b>74</b>  | <b>76</b>        | <b>74</b>   | <b>76</b>        |
| <i>M3</i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; masa &gt; 5 ton moc znamionowa silnika &lt; 150 kW</i>            | <b>75</b>  | <b>76</b>        | <b>73</b>  | <b>74</b>        | <b>73</b>   | <b>74</b>        |
| <i>M3</i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; masa &gt; 5 ton moc znamionowa silnika &gt; 150 kW</i>            | <b>77</b>  | <b>79</b>        | <b>75</b>  | <b>77</b>        | <b>75</b>   | <b>77</b>        |
| <i>N</i>  | <i>Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów</i>   |  |                  |  |                  |   |                  |
| <i>N1</i> | <i>masa &lt; 2 tony</i>   | <b>71</b>  | <b>71</b>        | <b>69</b>  | <b>69</b>        | <b>69</b>   | <b>69</b>        |
| <i>N1</i> | <i>2 tony &lt; masa &lt; 3,5 tony</i>   | <b>72</b>  | <b>73</b>        | <b>70</b>  | <b>71</b>        | <b>70</b>   | <b>71</b>        |
| <i>N2</i> | <i>3,5 tony &lt; masa ≤ 12 ton moc znamionowa silnika &lt; 75 kW</i>                        | <b>74</b>  | <b>75</b>        | <b>72</b>  | <b>73</b>        | <b>72</b>   | <b>73</b>        |
| <i>N2</i> | <i>3,5 tony &lt; masa ≤ 12 ton 75 &lt; moc znamionowa silnika &lt; 150 kW</i>               | <b>75</b>  | <b>76</b>        | <b>73</b>  | <b>74</b>        | <b>73</b>   | <b>74</b>        |

|  |  |    |    |    |    |    |    |
|--|--|----|----|----|----|----|----|
| N2   | 3,5 tony < masa<br>≤ 12 ton<br>moc<br>znamionowa<br>silnika > 150 kW | 77 | 79 | 75 | 77 | 75 | 77 |
| N3   | masa > 12 ton<br>75 < moc<br>znamionowa<br>silnika < 150 kW          | 77 | 78 | 75 | 76 | 75 | 76 |
| N3   | masa > 12 ton<br>moc<br>znamionowa<br>silnika > 150 kW               | 80 | 82 | 78 | 80 | 78 | 80 |
| *<br><i>Podwyższone wartości graniczne są ważne, tylko jeżeli pojazd jest zgodny z odpowiednią definicją pojazdów terenowych określoną w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.</i> |  |    |    |    |    |    |    |
| **<br><i>W przypadku pojazdów kategorii M1 podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne, tylko jeżeli maksymalna masa dopuszczalna &gt; 2 tony.</i>                       |  |    |    |    |    |    |    |

Poprawka

### Załącznik III Wartości graniczne

Poziom hałas mierzony zgodnie z przepisami załącznika II *i podany w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej jeśli ułamek wynosi mniej niż 0,5 i w zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej jeśli ułamek jest równy lub większy niż 0,5* nie przekracza poniższych wartości granicznych:

| Kategori<br>a<br>pojazdu | Opis kategorii<br>pojazdu  | Wartości graniczne w odniesieniu<br>do homologacji nowych typów<br>pojazdów wyrażone w dB(A)<br>[w decybelach(A)]* | Wartości graniczne w odniesieniu<br>do homologacji nowych typów<br>pojazdów i rejestracji, sprzedaży i<br>dopuszczania do ruchu nowych<br>pojazdów wyrażone w dB(A)<br>[w decybelach(A)]* |
|--------------------------|--|--|---|
|                          |  | Etap 1 ważny od<br>[6 lat po publikacji]   | Etap 2 ważny od<br>[8 lat po publikacji]  |
| M                        | Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów                               |  |   |
| M1                       | liczba siedzeń ≤9; ≤<br>125 kW/tonę  | 68   | 68  |
|                          | liczba siedzeń ≤9;<br>125kW/tonę<br>stosunek mocy do<br>masy ≤ 150 kW/tonę | 69   | 69  |
|                          | liczba siedzeń ≤9;<br>stosunek mocy do<br>masy > 150 kW/tonę               | 71   | 71  |
| M2                       | liczba siedzeń > 9;<br>masa ≤ 2,5 tony                                     | 69   | 69  |
|                          | liczba siedzeń > 9;<br>2,5 tony < masa < 3,5<br>tony                       | 71   | 71  |
|                          | liczba siedzeń > 9;<br>3,5 tony < masa < 5<br>tony;                        | 72   | 72  |

|    |   |    |    |
|----|---|----|----|
| M3 | <i>liczba siedzeń &gt; 9;<br/>masa &gt; 5 ton moc<br/>znamionowa silnika<br/>≤ 180 kW</i>   | 73 | 73 |
|    | <i>liczba siedzeń &gt; 9;<br/>masa &gt; 5 ton 180 kW<br/>&lt; moc znamionowa<br/>silnika ≤ 250 kW</i>   | 75 | 75 |
|    | <i>liczba siedzeń &gt; 9;<br/>masa &gt; 5 ton moc<br/>znamionowa silnika<br/>&gt; 250 kW</i>  | 76 | 76 |
| N  | Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów  |    |    |
| N1 | <i>masa &lt; 2,5 tony</i>   | 69 | 69 |
|    | <i>2,5 tony &lt; masa &lt; 3,5<br/>tony</i>   | 70 | 70 |
| N2 | <i>3,5 tony &lt; masa &lt; 12<br/>ton;<br/>moc znamionowa<br/>silnika &lt; 150 kW</i>   | 72 | 72 |
|    | <i>3,5 tony &lt; masa ≤ 12<br/>ton;<br/>moc znamionowa<br/>silnika &gt; 150 kW</i>  | 75 | 75 |
| N3 | <i>masa &gt; 12 ton<br/>moc znamionowa<br/>silnika ≤ 180 kW</i>   | 75 | 75 |
|    | <i>masa &gt; 12 ton<br/>moc znamionowa<br/>silnika ≤ 250 kW</i>   | 77 | 77 |
|    | <i>masa &gt; 12 ton<br/>moc znamionowa<br/>silnika &gt; 250 kW</i>  | 79 | 79 |
| *  | <i>Wartości graniczne wzrastają o 1dB dla pojazdów, które odpowiadają odpowiedniej definicji pojazdów terenowych określonej w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.</i> |    |    |

## Poprawka 52

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VI – punkt 3 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Należy wybrać jeden pojazd i poddać go badaniom określonym w pkt 2. Jeżeli wyniki badania spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, pojazd uznaje się za odpowiadający przepisom w zakresie zgodności produkcji.

*Poprawka*

Należy wybrać jeden pojazd i poddać go badaniom określonym w pkt 2. Jeżeli wyniki badania spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, pojazd uznaje się za odpowiadający przepisom w zakresie zgodności produkcji. **Obowiązujące wymogi w zakresie zgodności produkcji są**



**wartościami granicznymi określonymi  
w załączniku III z dodatkowym  
marginesem 1dB(A).**

#### *Uzasadnienie*

*Zgodnie z innymi rozporządzeniami, takimi jak rozporządzenie 661/2009, oraz ze specyfikacjami określonymi w obecnym prawodawstwie przewidziano dodatkowy margines wynoszący +1dB w przypadku kontroli zgodności produkcji.*

#### **Poprawka 53**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VII – punkt 1 – przypis 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*<sup>1/</sup> ISO10844:1994.*

*Poprawka*

***<sup>1/</sup> Przez pierwsze pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia producenci mogą korzystać z torów badawczych certyfikowanych zgodnie z normą ISO 10844:1994 lub zgodnie z normą ISO 10844:2011. Później producenci korzystają wyłącznie z torów badawczych certyfikowanych zgodnie z normą ISO 10844:2011.***

#### *Uzasadnienie*

*W marcu 2011 r. zaktualizowano normę ISO10844:1994 i przekształcono ją w nową normę ISO 10844:2011. Jednak nowa wersja nie została jeszcze uwzględniona w regulaminach EKG ONZ dotyczących obiektów badawczych dla pojazdów i opon. W związku z tym ważne jest, by istniał okres przejściowy między okresami obowiązywania tych dwóch norm, co da producentom możliwość przebudowania torów, jeśli będzie to konieczne, a EKG ONZ da możliwość wprowadzenia odniesień do nowej normy w jej regulaminach.*

#### **Poprawka 54**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VII – punkt 3.2.2 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Oprócz wymogów określonych w pkt 1–3.2.2 należy spełnić następujące wymogi:*

*Poprawka*

***Oprócz wymogów określonych w pkt 1–3.2.2 należy spełnić następujące wymogi normy ISO 10844:2011 lub – w okresie***

**przejściowym trwającym pięć lat – należy odwoływać się do normy ISO 10844:1994:**

#### *Uzasadnienie*

*Wymóg ten powinien być spójny zarówno z pkt 1 załącznika VII do przedmiotowego rozporządzenia, jak i z osiągnięciami EKG ONZ. Wymogi określone w lit. a)–g) przedmiotowego punktu pochodzą z normy ISO 10844:2011. Jednak norma ta nie została jeszcze uwzględniona w regulaminie EKG ONZ. W okresie przejściowym trwającym pięć lat konieczne jest zatem odwoływanie się do poprzedniej wersji normy ISO 10844:1994 w celu umożliwienia EKG ONZ zmiany własnego regulaminu oraz wprowadzenia przez obiekty badawcze zmian wymaganych na mocy tej normy w wersji z 2011 r.*

### **Poprawka 55**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VII – punkt 4.3**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

4.3. Do celów weryfikacji zgodności z tą normą dokonuje się pomiarów głębokości tekstury w co najmniej 10 miejscach równo rozmieszczonych wzdłuż śladów kół na pasie próbnym i porównuje średnią wartość z określoną minimalną głębokością tekstury. Opis tej procedury zawarto w normie **ISO 10844:1994**.

##### *Poprawka*

4.3. Do celów weryfikacji zgodności z tą normą dokonuje się pomiarów głębokości tekstury w co najmniej 10 miejscach równo rozmieszczonych wzdłuż śladów kół na pasie próbnym i porównuje średnią wartość z określoną minimalną głębokością tekstury. Opis tej procedury zawarto w normie **ISO10844:2011**.

#### *Uzasadnienie*

*Przedmiotowe rozporządzenie powinno być zgodne z obowiązującymi normami ISO.*

### **Poprawka 56**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VIII – punkt 2.3 – wiersz czwarty – Przyspieszenie pojazdu**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

Przyspieszenie pojazdu awot ASEP:  $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

##### *Poprawka*

Przyspieszenie pojazdu awot ASEP:  $a_{wot} \leq 4,0 \text{ m/s}^2$

#### *Uzasadnienie*

*Przyspieszenie wymagane w badaniu ASEP, jak określono we wniosku Komisji, nie*

*odzwierciedla warunków jazdy w miastach. Ponadto przy wyższych wartościach przyspieszenia badanie staje się coraz bardziej skomplikowane i coraz trudniej je systematycznie powtarzać. Zbiór danych wykorzystany podczas badania ASEP nie opiera się na danych pochodzących z metody B. W rzeczywistości metoda B i badanie ASEP nie są powiązane, w związku z czym zmiana metody B nie musi być powielana w badaniu ASEP. Ponadto nie przeprowadzono kompletnej oceny skutków uwzględniającej zmianę wartości z 4,0 na 5,0 m/s<sup>2</sup>.*

## **Poprawka 57**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VIII – punkt 2.4 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Aby badanie ASEP miało charakter reprezentatywny i było powtarzalne (dla organu udzielającego homologacji typu), pojazdy są badane przy produkcyjnej kalibracji skrzyni biegów.***

#### *Uzasadnienie*

*Korzystanie z produkcyjnej kalibracji skrzyni biegów jest konieczne z następujących przyczyn: z uwagi na to, że skrzynia biegów musi być działać poza jej „zwykłymi” parametrami, kalibracja jest niezbędna do tego, by „wstrzymać” wybrane biegi w trakcie badania ASEP; biorąc to pod uwagę, w przypadku samochodów produkcyjnych specjalna kalibracja nie jest dostępna; zgodność produkcji nie jest zatem osiągalna. Przyspieszenie nieliniowe: utrzymywanie wysokiego biegu i całkowite otwieranie przepustnicy od niskich obrotów silnika może powodować zwiększanie obrotów przy zmianie biegów. Wzrastające obroty przy zmianie biegów są wynikiem ślizgania się przemiennika momentu obrotowego przy niskich obrotach silnika.*

## **Poprawka 58**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IX – część A – punkt 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS) jest **urządzeniem wytwarzającym dźwięk, mającym na celu informowanie** pieszych i niechronionych użytkowników drogi.

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS) jest **systemem przeznaczonym dla hybrydowych pojazdów elektrycznych transportu drogowego i elektrycznych pojazdów transportu drogowego, który informuje** pieszych i niechronionych

użytkowników drogi *o działaniu pojazdu*.

### Uzasadnienie

*Definicja systemu AVAS w załączniku IX powinna być zgodna z definicją systemu AVAS zawartą w art. 3 ust. 21.*

## Poprawka 59

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IX – część A – punkt 4 – litera a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i niechronionych użytkowników drogi o tym, że prowadzony jest pojazd.

*Niedozwolone jest jednak stosowanie następujących i podobnych rodzajów dźwięku:*

*(i) syreny, klaksonu, dzwicznika, dzwonka i sygnałów alarmowych pojazdów;*

*(ii) dźwięków alarmowych np. alarmów pożarowych, antywłamaniowych i przeciwdymnych;*

*(iii) dźwięku przerywanego.*

*Powinno się unikać stosowania następujących i podobnych dźwięków:*

*(iv) dźwięków melodyjnych, dźwięków naśladowujących odgłosy owadów i innych zwierząt;*

*(v) dźwięków, które zakłócają identyfikację pojazdu lub jego działanie (np. przyspieszanie, opóźnianie itp.).*

*Poprawka*

a) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i niechronionych użytkowników drogi o tym, że prowadzony jest pojazd. ***Dźwięk powinien jasno wskazywać na zachowanie pojazdu i powinien brzmieć podobnie do dźwięku pojazdu tej samej kategorii, wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania.***

## Uzasadnienie

Wyliczenie różnych rodzajów dźwięków, które są niedopuszczalne do stosowania w systemie AVAS, powinno zostać raczej zastąpione jasnym opisem cech dźwięków, które są dopuszczalne.

### Poprawka 60

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik IX – część A – punkt 4 – litera b) i c)

| <i>Tekst proponowany przez Komisję</i> |  |
|--|--|
| <b><u>Załącznik IX</u></b>             |  |
| b)                                     | Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien w łatwy sposób wskazywać na aktualne funkcjonowanie pojazdu, na przykład poprzez automatyczną zmianę poziomu hałasu lub charakterystyk w ramach synchronizacji z prędkością pojazdu.  |
| c)                                     | Poziom hałas wytwarzany przez system AVAS nie <b>powinien</b> przekraczać przybliżonego poziomu hałasu podobnego pojazdu tej samej kategorii wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działającego w takich samych warunkach.<br>Kwestie środowiskowe:<br>Opracowując system AVAS należy wziąć pod uwagę ogólny wpływ hałasu na daną społeczność. |

### Poprawka

| <b><u>Załącznik IX</u></b> |  |
|----------------------------|--|
| b)                         | Dźwięk wytwarzany przez system AVAS <b>musi</b> w łatwy sposób wskazywać na aktualne funkcjonowanie pojazdu <b>i kierunek jazdy</b> , na przykład poprzez automatyczną zmianę poziomu hałasu lub charakterystyk w ramach synchronizacji z prędkością pojazdu.  |
| c)                         | Poziom hałas wytwarzany przez system AVAS nie <b>może</b> przekraczać przybliżonego poziomu hałasu podobnego pojazdu tej samej kategorii wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działającego w takich samych warunkach.<br>Kwestie środowiskowe:<br>Opracowując system AVAS należy wziąć pod uwagę ogólny wpływ hałasu na daną społeczność. |

## UZASADNIENIE

Głównym celem wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych jest ochrona zdrowia publicznego i środowiska za pomocą środków obniżających poziom hałasu pojazdów silnikowych.

Wniosek wprowadziłby nową metodę badania służącą do pomiaru poziomu hałasu pojazdów silnikowych i nowe wartości graniczne hałasu w przypadku różnych kategorii pojazdów lekkich, pojazdów średniej wielkości i pojazdów ciężkich.

Sprawozdawca popiera ogólne ukierunkowanie wniosku Komisji jako istotny krok ku zapobieganiu skutkom wywieranym przez emisję hałasu wytwarzanego przez pojazdy silnikowe na zdrowia publiczne i środowisko. Sprawozdawca uważa jednak, że we wniosku Komisji należałoby wprowadzić kilka dodatkowych elementów i korekt technicznych, zwłaszcza w celu stworzenia zachęt do produkcji i zakupu pojazdów o niższym poziomie hałasu. Sprawozdawca przyznaje również, że hałas wytwarzany przez pojazdy silnikowe pochodzi z wielu źródeł, w tym z silnika, opon, nawierzchni dróg i hałasu aerodynamicznego.

Wniosek Komisji kładzie obecnie niewystarczający nacisk na podawanie konsumentom informacji na temat poziomu hałasu pojazdów silnikowych. Sprawozdawca poparłby wprowadzenie systemu oznakowania podającego poziom emisji hałasu wytwarzanego przez pojazdy, aby promować ciche pojazdy i dać konsumentom możliwość dokonania świadomego wyboru przed zakupem pojazdu.

Jakość nawierzchni dróg również w znaczący sposób wpływa na dźwięk wywołany toczeniem się opon pojazdów. Sprawozdawca uważa, że wniosek Komisji można by ulepszyć poprzez wprowadzenie systemu klasyfikacji dróg, który umożliwiłby państwom członkowskim oraz władzom krajowym i lokalnym skuteczniejsze monitorowanie i ocenę jakości nawierzchni dróg w celu zmniejszenia wpływu na ogólny poziom hałasu.

Sprawozdawca zaproponowałby również kilka poprawek do wymogów technicznych dotyczących metod pomiaru poziomu hałasu pojazdów silnikowych oraz do przepisów dotyczących wartości granicznych w celu zaktualizowania wniosku zgodnie z postępem technicznym w zakresie procedur badania oraz zwiększenia ogólnych możliwości spełnienia wymogów. Poprawki te obejmowałyby zmiany przepisów dotyczących głębokości bieżnika opon i przyspieszenia w odniesieniu do warunków wyboru przełożenia skrzyni biegów. Sprawozdawca proponuje także pewne zmiany podziału pojazdów na kategorie w odniesieniu do stosowanych wartości granicznych hałasu.

Ponadto sprawozdawca uważa, że ustalenie wartości granicznych (oraz terminów, w których wartości te obowiązują) dla kategorii pojazdów, określonych w załączniku III do wniosku Komisji, jest istotnym elementem rozporządzenia, który powinien zostać określony przez współprawodawców. W związku z tym sprawozdawca nie może poprzeć propozycji powierzenia Komisji uprawnień do zmiany tych aspektów rozporządzenia za pomocą aktów delegowanych, a zatem proponuje, aby przyszłe zmiany były wprowadzane na zasadzie współdecyzji zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.



25.6.2012

## **OPINIA KOMISJI RYNKU WEWNĘTRZNEGO I OCHRONY KONSUMENTÓW**

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Anja Weisgerber

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

Transport silnikowy to jedno z głównych źródeł zagrożenia hałasem. Uważa się, że utrzymujące się narażenie na wysoki poziom emisji hałasu zwiększa ryzyko chorób układu krążenia, zaburzeń umysłowych, zaburzeń snu i szumów usznych. Sprawozdawczyni zdecydowanie popiera cel proponowanego rozporządzenia, którym jest redukcja hałasu w środowisku poprzez obniżenie wartości granicznych hałasu oraz wprowadzenie nowej i ulepszonej metody badania, mającej zastosowanie do pomiaru emisji hałasu. Wartości graniczne emisji hałasu muszą być jednak zarówno ambitne, jak i technicznie wykonalne. Przy ich ustalaniu należy pamiętać, że poziom hałasu mierzy się w skali logarytmicznej i że redukcja o 3 decybele (dB) skutkuje obniżeniem poziomu hałasu o 50%.

Wymogi dotyczące homologacji typu pojazdu istnieją między innymi także dla emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń (normy (Euro 5/6 i Euro VI). Środki stosowane w celu zapewnienia zgodności z tymi wymogami dotyczącymi emisji są częściowo sprzeczne ze środkami stosowanymi w celu obniżenia poziomu hałasu emitowanego przez pojazd. Na przykład środki służące obniżeniu emisji hałasu mogą zwiększyć wagę pojazdu, co prowadzi do wyższej emisji CO<sub>2</sub>. Nowe unijne wymogi homologacji typu powinny ostrożnie wprowadzić równowagę pomiędzy różnymi celami i być zgodne z ogólnym podejściem polegającym na dążeniu do wytwarzania cichszych, bezpieczniejszych i bardziej przyjaznych środowisku pojazdów. Ponadto środki stosowane w celu obniżenia poziomu emisji hałasu przez pojazd nie powinny prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. specjalne ciche powierzchnie dróg mogą znacznie obniżyć emisję hałasu przez toczącą się oponę i wydłużyć drogę hamowania. Oprócz wartości granicznych poziomu emisji hałasu przez pojazdy sprawozdawczyni podkreśla, że istotne jest uwzględnienie innych źródeł hałasu w środowisku, takich jak powierzchnia drogi, zarządzanie ruchem drogowym czy zachowanie kierowcy.

Mimo że sprawozdawczyni zdecydowanie popiera cel proponowanego rozporządzenia,



proponuje pewne zmiany w celu lepszego osiągnięcia celów. Aby korzyści dla zdrowia były większe oraz aby podnieść stopień pewności prawa, należy ustalić długoterminowe wartości graniczne hałasu. Należy także dokonać niezbędnych korekt dotyczących kategorii pojazdów. Obowiązujące prawodawstwo dotyczące emisji hałasu przez pojazdy podaje różne wartości graniczne dla różnych kategorii i podkategorii pojazdów. Podkategorie ustanowiono w 1970 r., a od 1985 r. nie były one zmieniane. Dlatego sprawozdawczyni proponuje aktualizację podkategorii i dostosowanie systemu klasyfikacji pojazdów do najnowszych standardów technicznych. Zmiany te powinny umożliwić określenie ambitnych wartości granicznych hałasu oraz optymalizację ogólnej redukcji hałasu. Dalsze rozróżnienie kategorii pojazdów umożliwia nam ustalenie ambitniejszych wartości granicznych hałasu dla pojazdów o słabszej mocy silnika oraz bardziej realistycznych wartości granicznych hałasu dla pojazdów o wyższej mocy silnika. Nowe, długoterminowe wartości graniczne poziomu emisji hałasu wymagają całkowicie nowego wzoru dla każdego pojazdu.

Sprawozdawczyni uważa także, że rozporządzenie powinno odzwierciedlać różnice w projektowaniu i produkcji samochodów pasażerskich i pojazdów ciężarowych. Różnice te mają być odzwierciedlone w różnej długości poszczególnych etapów, do których mają zastosowanie wartości graniczne poziomu emisji hałasu. Sprawozdawczyni proponuje odpowiednio różne etapy dla samochodów osobowych i pojazdów komercyjnych.

Przejrzystość jest kluczowym elementem odpowiedzialnej polityki konsumenckiej i od dawna jest popierana przez Komisję Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów. Dbanie o dostępność jasnych i przejrzystych informacji na temat emisji hałasu przez każdy pojazd pozwoli konsumentom podejmować decyzje o zakupie w oparciu o dane na temat poziomu emisji hałasu. Dostarczanie tych samych informacji władzom publicznym da im możliwość ustanowienia odpowiednich zachęt do nabywania cichszych pojazdów, np. poprzez ustalanie norm zamówień publicznych dla flot autobusowych i zezwalanie tylko najcichszym pojazdom dostawczym na preferencyjny wjazd na niektóre wrażliwe tereny mieszkalne lub w określonych porach dnia. Istnieją już oznaczenia dla emisji CO<sub>2</sub>, zużycia paliwa i hałasu toczenia opon. Podobne oznaczenie powinno zostać wprowadzone dla poziomu emisji hałasu przez pojazd.

W odniesieniu do pojazdów elektrycznych i hybrydowych dyrektywa powinna ustanowić normy techniczne poprzez wprowadzenie wymogów w zakresie minimalnego poziomu emisji hałasu przez pojazdy elektryczne. Europejska Komisja Gospodarcza ONZ ustanowiła grupę roboczą ds. minimalnych poziomów hałasu w odniesieniu do cichych pojazdów i omawia możliwość zharmonizowania wymogów dla „systemów dźwiękowych ostrzegających o zbliżaniu się pojazdu” (AVAS).

## **POPRAWKI**

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Wymogi unijne dotyczące homologacji typu istnieją m.in. w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>1</sup> i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>2</sup>) i emisji zanieczyszczeń (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów<sup>3</sup> i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów<sup>4</sup>). Wymogi techniczne w odniesieniu do wartości granicznych emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń nie mogą być sprzeczne z wymogami dotyczącymi obniżania emisji hałasu. Dlatego unijne wymogi***

*homologacji typu powinny znaleźć równowagę między różnymi celami.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

<sup>2</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

<sup>3</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

<sup>4</sup> Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1.

#### Uzasadnienie

*Środki techniczne mające na celu obniżenie emisji CO<sub>2</sub> obejmują środki zmniejszające wagę pojazdu, podczas gdy środki techniczne mające na celu obniżenie poziomu hałasu, takie jak izolacja dźwiękowa, zwykle zwiększają wagę pojazdu i emisję CO<sub>2</sub>. Ponadto izolacja dźwiękowa obniża poziom hałasu, zwiększając jednocześnie ryzyko zapalenia się silnika.*

#### Poprawka 2

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Około 300 mln z 500 mln obywateli Unii Europejskiej jest zarejestrowanych jako kierowcy pojazdów. W Unii Europejskiej zarejestrowanych jest 22% wszystkich pojazdów na całym świecie i produkuje się tu 25% wszystkich pojazdów w skali światowej. Co roku europejski przemysł motoryzacyjny produkuje 17 milionów nowych pojazdów. Stan ten wykazuje tendencję wzrostową.*

#### Poprawka 3

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8a) Techniczne środki ograniczenia hałasu w pojazdach kolidują z różnymi wymogami, takimi jak mniejsza emisja hałasu w połączeniu z mniejszą emisją*

*zanieczyszczeń i zapewnienie większego bezpieczeństwa jazdy przy zachowaniu możliwie jak najlepszej ceny i efektywności. Jednoczesne spełnienie wszystkich wymogów i znalezienie równowagi między nimi zbyt często przekracza aktualne możliwości przemysłu motoryzacyjnego. Dzięki zastosowaniu nowszych i bardziej innowacyjnych materiałów i metod projektantom samochodów udawało się ciągle przesuwać granicę tych możliwości. Możliwość znalezienia innowacji wymaga przewidzenia przez ustawodawcę jasnych i określonych w czasie ram. Niniejsze rozporządzenie określa takie ramy i dostarcza tym samym impuls do szybkiego wzrostu potencjału innowacji z uwzględnieniem potrzeb społecznych, pozostawiając podmiotom przemysłu niezbędną swobodę działań gospodarczych.*

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 b preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8b) Dokuczliwość hałasu jest przede wszystkim lokalnym problemem, który wymaga jednak rozwiązania na szczeblu Unii. Pierwszym działaniem w ramach każdej zrównoważonej polityki w zakresie emisji hałasu musi być bowiem stworzenie przepisów dotyczących źródła hałasu. Źródło hałasu pochodzącego z pojazdów, stanowiące przedmiot niniejszego rozporządzenia, jest z definicji całkowicie ruchome, dlatego też przepisy krajowe nie mogą się do niego odpowiednio stosować.*

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

## **Punkt 9 a preambuly (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(9a) Dostarczanie konsumentom, zarządcom flot pojazdów i władzom publicznym informacji na temat emisji hałasu może wpłynąć na decyzje o zakupie i przyspieszyć przejście na cichsze floty pojazdów. W celu dostarczenia klientowi niezbędnych informacji producent powinien dostarczyć informacje na temat poziomu emisji hałasu pojazdów zgodnie ze zharmonizowanymi metodami przeprowadzania testów w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych. O poziomie emisji hałasu przez pojazd powinno konsumentów informować oznakowanie, porównywalne do oznakowań używanych do informowania o emisji CO<sub>2</sub>, zużyciu paliwa i hałasie toczenia opon.***

*Uzasadnienie*

*Until now, it is not possible to know the noise level of a vehicle. Noise information is required for tyres at points of sale and in promotional material by Regulation 1222/2009 on the labelling of tyres. To promote low-noise vehicles and to give the customer the possibility to make an informed choice about the purchase, the manufacturer shall be obliged to display the noise level of a vehicle. National and municipal public authorities have a central role as major purchasers of vehicle fleets, particularly public transport vehicles and municipal vehicles, as well as responsibility for implementation of Directive 2002/49/EC which aims to reduce environmental noise in urban areas and along major transport infrastructures.*

## **Poprawka 6**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 9 a preambuly (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(9a) W przypadku samochodów osobowych poruszających się ze średnią prędkością poniżej 45km/h dominuje hałas silnika i układu emisji spalin, natomiast przy jeździe powyżej tej prędkości – hałas toczenia i wiatru. Hałas***

*toczenia i wiatru występuje niezależnie od rodzaju i mocy silnika. W wyniku rozwoju pojazdów od lat 70-tych praca silnika jest zdecydowanie cichsza, średnio zwiększyła się jednak jego moc i masa.*

*W konsekwencji tego, a także ze względu na bezpieczeństwo jazdy zwiększeniu uległa masa całego pojazdu, ponieważ konieczne było poszerzenie powierzchni kontaktu opon samochodowych z podłożem w celu zwiększenia stabilności jazdy. Poszerzenie tej powierzchni spowodowało zwiększenie hałasu wywołanego toczaniem się pojazdu.*

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(12a) Potencjał ograniczenia hałasu ze źródła będącego przedmiotem niniejszego rozporządzenia jest stosunkowo mniejszy niż w przypadku hałasu powodowanego przez nawierzchnię drogi, po której poruszają się samochody. Ograniczenie hałasu nawierzchni byłoby z technicznego punktu widzenia zdecydowanie łatwiejsze. Poprzez zastosowanie już istniejących rodzajów asfaltu, takich jak cichy asfalt, asfalt o właściwościach zmniejszających hałas czy asfalt optymalizujący hałas, jako część kompleksowego podejścia, w połączeniu z różnymi prostymi operacjami budowlanymi, już teraz możliwe jest lokalne ograniczenie hałasu o około 10dB. Takie skuteczne podejście w odniesieniu do lokalnych źródeł hałasu nie wchodzi w zakres niniejszego rozporządzenia, ponieważ jego wdrożenie nadwyrężyłoby mocno budżety państw, w szczególności budżety samorządów. Trudno byłoby to uzasadnić w czasach kryzysu budżetowego, a także oznaczałoby ingerencję w politykę regionalną*

*i strukturalną.*

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 21 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(21a) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, w którym oferuje się konsumentom pojazdy do sprzedaży.***

*Uzasadnienie*

*W celu zapewnienia konsumentom dostępu do odpowiednich informacji przy rozważaniu zakupu pojazdu należy szeroko udostępnić informacje o poziomie hałasu. (Wnioski zgodne z art. 3 rozporządzenia 1222/2009 w sprawie etykietowania opon, w tym na temat emisji hałasu).*

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 21 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(21b) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają instrukcje techniczne, broszury i katalogi (w formie drukowanej, elektronicznej lub on-line), a także strony internetowe, których celem jest sprzedaż pojazdów klientom.***

*Uzasadnienie*

*W celu zapewnienia konsumentom dostępu do odpowiednich informacji przy rozważaniu zakupu pojazdu należy szeroko udostępnić informacje o poziomie hałasu. (Wnioski zgodne z art. 3 rozporządzenia 1222/2009 w sprawie etykietowania opon, w tym na temat emisji hałasu).*

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Poziom hałasu mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza wartości granicznych określonych w załączniku III.

*Poprawka*

***Warunki testowe ustanowione w załączniku II uwzględniają typowe warunki jazdy na drodze oraz wymogi testowe dotyczące innych istotnych części pojazdu, które zostały już objęte rozporządzeniem (WE) nr 661/2009.***  
Poziom hałasu mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza wartości granicznych określonych w załączniku III.

*Uzasadnienie*

*Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa ważne jest zadbanie o to, by warunki testowe niniejszego rozporządzenia nie wpływały nadmiernie na producentów części, którzy już podjęli liczne działania na rzecz ograniczenia hałasu, w szczególności przemysł oponiarski. W tym kontekście należy podkreślić dokładność warunków testowych, a „typowe warunki jazdy na drodze” powinny zostać uznane za warunek zatwierdzenia wartości granicznych określonych w załączniku III.*

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit pierwszy a i pierwszy b (nowe)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Pojazdy spełniają automatycznie wymogi określone w załączniku X, jeżeli producent pojazdu przedstawi organowi udzielającemu homologacji typu dokumenty techniczne wskazujące, że różnica między maksymalną a minimalną prędkością obrotową silnika pojazdów w  $BB'17 \leq 0,15 \times S$  w każdych warunkach badania w zakresie pomiaru przewidzianym w dodatkowych przepisach dotyczących emisji dźwięku określonym w pkt 3.3. załącznika VIII w odniesieniu do warunków przedstawionych w załączniku II.***

***Pojazdy kategorii N1 są wyłączone z dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku, jeżeli spełniony został***



*jeden z następujących warunków:*

*(a) pojemność silnika  $\leq 660$  cm sześciennych i stosunek mocy do masy pojazdu obliczony przez przyjęcie maksymalnej dozwolonej masy pojazdu  $\leq 35$ ;*

*(b) ładowność  $\leq 850$  kg i stosunek mocy do masy pojazdu obliczony przez przyjęcie maksymalnej dozwolonej masy pojazdu  $\leq 40$ ;*

#### *Uzasadnienie*

*Niniejsza poprawka wprowadza proporcjonalne wymogi dla MŚP dokonujących montażu. Dodatkowo ustalona przez UNICE norma dla dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku jest dostosowana do zachowania typowego pojazdu kategorii M1, a odpowiedzialna za tę kwestię grupa ekspertów zaleciła wyłączenie innych kategorii. Celem dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku jest uniknięcie nieoczekiwanych emisji dźwięku, niekorelujących z wynikami badań homologacyjnych typu. Ponieważ taka sytuacja nie miała nigdy miejsca w przypadku pojazdów dostawczych kategorii N1, niniejsza poprawka zapewnia ich wyłączenie ze specjalnych badań w ramach dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku.*

#### **Poprawka 12**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 8 a (nowy)**

#### **Informowanie**

***Producenci i dystrybutorzy pojazdów dbają o to, aby w przypadku każdego pojazdu poziom hałasu mierzony w decybelach (dB(A)), zgodnie ze zharmonizowanymi metodami badań do celów homologacji typu, był podawany w widocznym miejscu w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych.***

***Komisja przedstawia Parlamentowi i Radzie propozycję informacji dla konsumentów najpóźniej rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.***

*Informacje dla konsumentów mogą być włączone w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/94/WE z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO<sub>2</sub> w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi<sup>1</sup>. Do informowania o emisji hałasu używana będzie ta sama metoda prezentacji, co w stosunku do informacji o emisji CO<sub>2</sub>.*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.

### *Uzasadnienie*

*Jak dotąd nie jest możliwe stwierdzenie przez konsumenta, jaki jest poziom hałasu emitowanego przez pojazd. Aby promować ciche pojazdy i aby dać konsumentom możliwość dokonania świadomego wyboru przy zakupie, producent i dystrybutor są zobowiązani zaprezentować informację o poziomie hałasu emitowanego przez pojazd.*

## **Poprawka 13**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, **wymagane jest spełnienie wymogów określonych** w załączniku X.

#### *Poprawka*

Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, **dbają o to, aby dźwięk wytwarzany przez system AVAS był dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i niechronionych użytkowników drogi o pojeździe znajdującym się w ruchu. Poziom hałasu powinien jasno wskazywać na zachowanie pojazdu i nie powinien przekraczać przybliżonego poziomu hałasu podobnego pojazdu tej samej kategorii wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania i działającego w takich samych warunkach, a wymogi określone w załączniku X muszą być spełnione.**

## Uzasadnienie

Główne wymagania dotyczące systemu AVAS powinny pojawić się raczej w odpowiednim artykule niż w załączniku. W przypadku gdy grupa robocza EKG ONZ przyjmie regulamin określający zharmonizowane światowe normy dla systemów AVAS, wymagania UE powinny być odpowiednio zmienione.

### Poprawka 14

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W przypadku gdy grupa robocza EKG ONZ ds. minimalnych poziomów hałasu w odniesieniu do cichych pojazdów przyjmie regulamin EKG ONZ, Komisja oceni możliwość zastąpienia wymogów technicznych określonych w załączniku X bezpośrednim odesłaniem do odpowiednich wymogów zawartych w regulaminie EKG ONZ oraz, w stosownych przypadkach, przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika X.***

## Uzasadnienie

Główne wymagania dotyczące systemu AVAS powinny pojawić się raczej w odpowiednim artykule niż w załączniku. W przypadku gdy grupa robocza EKG ONZ przyjmie regulamin określający zharmonizowane światowe normy dla systemów AVAS, wymagania UE powinny być odpowiednio zmienione.

### Poprawka 15

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu zmiany załączników ***I–XI***.

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu zmiany załączników ***I–II i IV–X***.

## Uzasadnienie

Zgodnie z art. 290 TFUE tylko inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego mogą być przekazywane Komisji, podczas gdy istotne elementy określonego obszaru są zastrzeżone dla aktu ustawodawczego. Przepisy załącznika III, tzn. wartości graniczne hałasu oraz okres dostosowawczy (etapy), stanowią istotne elementy wniosku i dlatego są zastrzeżone dla współprawodawców.

### Poprawka 16

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Jeżeli wartości graniczne dotyczące metody badania są ustanowione w regulaminie nr 51 EKG ONZ, Komisja **rozważa zastąpienie** wymogów technicznych określonych w załączniku III bezpośrednim odesłaniem do odpowiednich wymogów zawartych w regulaminach nr 51 i 59 EKG ONZ.

*Poprawka*

2. Jeżeli wartości graniczne dotyczące metody badania są ustanowione w regulaminie nr 51 EKG ONZ, Komisja **oceni możliwość zastąpienia** wymogów technicznych określonych w załączniku III bezpośrednim odesłaniem do odpowiednich wymogów zawartych w regulaminach nr 51 i 59 EKG ONZ **oraz, w stosownych przypadkach, przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika III.**

## Uzasadnienie

Zgodnie z art. 290 TFUE tylko inne niż istotne elementy aktu ustawodawczego mogą być przekazywane Komisji, podczas gdy istotne elementy określonego obszaru są zastrzeżone dla aktu ustawodawczego. Przepisy załącznika III, tzn. wartości graniczne hałasu oraz okres dostosowawczy (etapy), stanowią istotne elementy wniosku i dlatego są zastrzeżone dla współprawodawców.

### Poprawka 17

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 4.1.2.1.4.1. – litera a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

(a) jeżeli jedno określone przełożenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji 5% przyspieszenia odniesienia awot ref, nieprzekraczające **3,0** m/s<sup>2</sup>, badanie należy

*Poprawka*

(a) jeżeli jedno określone przełożenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji 5% przyspieszenia odniesienia awot ref, nieprzekraczające **2,0** m/s<sup>2</sup>, badanie należy

wykonać przy tym przełożeniu;

wykonać przy tym przełożeniu;

#### *Uzasadnienie*

*Aby naśladować sytuację w rzeczywistym ruchu miejskim, należy przyjąć maksymalne przyspieszenie na poziomie 2,0 m/s<sup>2</sup>.*

### **Poprawka 18**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 4.1.2.1.4.1. – litera b)**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(b) jeżeli żadne z przełożeń skrzyni biegów nie daje wymaganego przyspieszenia, wówczas należy wybrać przełożenie skrzyni biegów i o wyższym przyspieszeniu oraz przełożenie skrzyni biegów i+1 o przyspieszeniu niższym niż przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełożeniu skrzyni biegów i nie przekracza 3,0 m/s<sup>2</sup>, do badania należy zastosować obydwa przełożenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia  $a_{wot\ ref}$  oblicza się za pomocą następującego wzoru:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$

##### *Poprawka*

(b) jeżeli żadne z przełożeń skrzyni biegów nie daje wymaganego przyspieszenia, wówczas należy wybrać przełożenie skrzyni biegów i o wyższym przyspieszeniu oraz przełożenie skrzyni biegów i+1 o przyspieszeniu niższym niż przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełożeniu skrzyni biegów i nie przekracza 2,0 m/s<sup>2</sup>, do badania należy zastosować obydwa przełożenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia  $a_{wot\ ref}$  oblicza się za pomocą następującego wzoru:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$

#### *Uzasadnienie*

*Aby naśladować sytuację w rzeczywistym ruchu miejskim, należy przyjąć maksymalne przyspieszenie na poziomie 2,0 m/s<sup>2</sup>.*

### **Poprawka 19**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 4.1.2.1.4.1. – litera c)**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(c) jeżeli wartość przyspieszenia przełożenia skrzyni biegów i przekracza 3,0 m/s<sup>2</sup>, stosuje się pierwsze przełożenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie

##### *Poprawka*

(c) jeżeli wartość przyspieszenia przełożenia skrzyni biegów i przekracza 2,0 m/s<sup>2</sup>, stosuje się pierwsze przełożenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie

poniżej **3,0** m/s<sup>2</sup>, chyba że przełożenie skrzyni biegów i+1 daje przyspieszenie mniejsze niż aurban. W takim przypadku stosuje się dwa przełożenia, i oraz i+1, w tym przełożenie i o przyspieszeniu przekraczającym **3,0** m/s<sup>2</sup>. W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełożenia. Do obliczenia współczynnika cząstkowej mocy kP zamiast wartości awot ref stosuje się wartość przyspieszenia awot test osiągniętą podczas badania;

poniżej **2,0** m/s<sup>2</sup>, chyba że przełożenie skrzyni biegów i+1 daje przyspieszenie mniejsze niż aurban. W takim przypadku stosuje się dwa przełożenia, i oraz i+1, w tym przełożenie i o przyspieszeniu przekraczającym **2,0** m/s<sup>2</sup>. W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełożenia. Do obliczenia współczynnika cząstkowej mocy kP zamiast wartości awot ref stosuje się wartość przyspieszenia awot test osiągniętą podczas badania;

### *Uzasadnienie*

*Aby naśladować sytuację w rzeczywistym ruchu miejskim, należy przyjąć maksymalne przyspieszenie na poziomie 2,0 m/s<sup>2</sup>.*

## **Poprawka 20**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III**

*Tekst proponowany przez Komisję*

#### Załącznik III

#### Wartości graniczne

Poziom hałas mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza poniższych wartości granicznych:

| Kategoria pojazdu | Opis kategorii pojazdu | Wartości graniczne wyrażone w dB(A) [w decybelach(A)]                 |           |   |           |  |           |
|-------------------|------------------------|---|-----------|---|-----------|--|-----------|
|                   |                        | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów |           | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów |           | Wartości graniczne w odniesieniu do rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów |           |
|                   |                        | Etap 1 ważny od [2 lat po publikacji]                                 |           | Etap 2 ważny od [5 lat po publikacji]                                 |           | Etap 3 ważny od [7 lat po publikacji]  |           |
|                   |                        | Ogólne  | Terenowe* | Ogólne  | Terenowe* | Ogólne   | Terenowe* |
| <i>M</i>          | <b>Pojazdy</b>         |   |           |   |           |  |           |

|                      |  |           |             |           |             |           |             |
|----------------------|--|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
|                      | <b>wykorzystywane do przewozu pasażerów</b>  |           |             |           |             |           |             |
| <i>M<sub>1</sub></i> | <i>liczba siedzeń &lt; 9</i>   | <b>70</b> | <b>71**</b> | <b>68</b> | <b>69**</b> | <b>68</b> | <b>69**</b> |
| M <sub>1</sub>       | liczba siedzeń < 9;<br>stosunek mocy do masy > 150 kW/tonę                                   | <b>71</b> | <b>71</b>   | <b>69</b> | <b>69</b>   | <b>69</b> | <b>69</b>   |
| M <sub>2</sub>       | liczba siedzeń > 9;<br>masa < 2 tony   | <b>72</b> | 72          | <b>70</b> | 70          | <b>70</b> | 70          |
| M <sub>2</sub>       | liczba siedzeń > 9; <b>2 tony &lt; masa &lt; 3,5 tony</b>                                    | <b>73</b> | <b>74</b>   | <b>71</b> | <b>72</b>   | <b>71</b> | <b>72</b>   |
| M <sub>2</sub>       | liczba siedzeń > 9;<br>3,5 tony < masa ≤ 5 ton;<br><b>moc znamionowa silnika &lt; 150 kW</b> | 74        | 75          | 72        | 73          | 72        | 73          |
| M <sub>2</sub>       | liczba siedzeń > 9;<br>3,5 tony < masa ≤ 5 ton;<br><b>moc znamionowa silnika &gt; 150 kW</b> | 76        | <b>78</b>   | <b>74</b> | <b>76</b>   | <b>74</b> | <b>76</b>   |
| M <sub>3</sub>       | liczba siedzeń > 9;<br>masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika < 150 kW                       | <b>75</b> | <b>76</b>   | 73        | 74          | <b>73</b> | <b>74</b>   |
| M <sub>3</sub>       | liczba siedzeń > 9;<br>masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW                       | <b>77</b> | <b>79</b>   | <b>75</b> | <b>77</b>   | <b>75</b> | <b>77</b>   |
| <i>N</i>             | <b>Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów</b>  |           |             |           |             |           |             |
| <i>N<sub>1</sub></i> | <b>masa &lt; 2 tony</b>  | <b>71</b> | <b>71</b>   | <b>69</b> | <b>69</b>   | <b>69</b> | <b>69</b>   |
| <i>N<sub>1</sub></i> | <b>2 tony &lt; masa &lt; 3,5 tony</b>  | <b>72</b> | <b>73</b>   | <b>70</b> | <b>71</b>   | <b>70</b> | <b>71</b>   |
| N <sub>2</sub>       | 3,5 tony < masa ≤ 12 ton;<br>moc znamionowa silnika < 75 kW                                  | <b>74</b> | <b>75</b>   | <b>72</b> | <b>73</b>   | <b>72</b> | <b>73</b>   |
| N <sub>2</sub>       | 3,5 tony < masa ≤ 12 ton;<br>75 < moc znamionowa silnika < 150 kW                            | <b>75</b> | <b>76</b>   | <b>73</b> | <b>74</b>   | <b>73</b> | <b>74</b>   |
| N <sub>2</sub>       | 3,5 tony < masa ≤ 12 ton;<br>moc znamionowa  | <b>77</b> | <b>79</b>   | <b>75</b> | <b>77</b>   | <b>75</b> | <b>77</b>   |

|                |   |    |    |    |    |    |    |
|----------------|---|----|----|----|----|----|----|
|                | silnika > 150 kW  |    |    |    |    |    |    |
| N <sub>3</sub> | masa > 12 ton<br>75 < moc<br>znamionowa silnika <<br>150 kW | 77 | 78 | 75 | 76 | 75 | 76 |
| N <sub>3</sub> | masa > 12 ton<br>moc znamionowa<br>silnika > 150 kW         | 80 | 82 | 78 | 80 | 78 | 80 |

\* Podwyższone wartości graniczne są ważne, tylko jeżeli pojazd jest zgodny z odpowiednią definicją pojazdów terenowych określoną w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

\*\* W przypadku pojazdów kategorii M1 podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne, tylko jeżeli maksymalna masa dopuszczalna > 2 tony.

### *Poprawka*

#### Załącznik III

#### Wartości graniczne

Poziom hałas mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza poniższych wartości granicznych:

| Kategoria pojazdu | Opis kategorii pojazdu | Wartości graniczne wyrażone w dB(A) [w decybelach(A)]                     |   |   |   |
|-------------------|------------------------|---|---|---|---|
|                   |                        | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów**** | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów**** | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów**** | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów****<br>** |
|                   |                        | Etap 1 ważny od [2 lat po publikacji]                                     | Etap 2 ważny od [6 lat po publikacji]                                     | Etap 3 ważny od [10 lat po publikacji]                                    | Etap 4 ważny od [14   |



|                |   | *****  |                    | *****  |                    |        |                    | <i>lat po publikacji</i><br>*****<br>* |
|----------------|---|--------|--------------------|--------|--------------------|--------|--------------------|--|
|                |   | Ogólne | Terenowe*          | Ogólne | Terenowe*          | Ogólne | Terenowe*          | <i>Ogólne</i><br>***                   |
|                | <b>Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów i towarów</b><br>*****  |        |                    |        |                    |        |                    |  |
| M <sub>1</sub> | liczba siedzeń < 9; stosunek mocy do masy < 120 kW/t  | 72     | 73 **              | 71     | 72**               | 71     | 72**               | 67                                     |
| M <sub>1</sub> | <i>liczba siedzeń &lt; 9; 120 kW/tonę &lt; stosunek mocy do masy &lt; 160 kW/t</i>  | 73     | 74                 | 72     | 73                 | 71     | 72                 | 68                                     |
| M <sub>1</sub> | <i>liczba siedzeń &lt; 9; stosunek mocy do masy &gt; 160 kW/tonę</i>  | 75     | 76                 | 74     | 75                 | 73     | 74                 | 70                                     |
| M <sub>1</sub> | <i>liczba siedzeń ≤ 4 wliczając kierowcę; stosunek mocy do masy &gt; 200 kW/tonę punkt R siedzenia kierowcy &lt; 450 mm od jezdni</i> | 77     | <i>nie dotyczy</i> | 76     | <i>nie dotyczy</i> | 76     | <i>nie dotyczy</i> | 76                                     |
| M <sub>2</sub> | liczba siedzeń > 9; masa < 2,5 t; <i>moc znamionowa silnika &lt; 75kW</i>   | 71     | 72                 | 69     | 70                 | 69     | 70                 | 68                                     |
| M <sub>2</sub> | liczba siedzeń > 9; masa < 2,5 t; <i>moc znamionowa</i>   | 72     | 73                 | 70     | 71                 | 70     | 71                 | 69                                     |

|                |   |  |                  |  |                  |  |                  |  |
|----------------|---|--|------------------|--|------------------|--|------------------|--|
|                | <i>silnika &gt; 75 kW</i>   |  |                  |  |                  |  |                  |  |
| M <sub>2</sub> | liczba siedzeń > 9; 2,5 tony < masa < 3,5 tony                      | 74   | 75               | 72   | 73               | 71   | 72               | 70   |
| M <sub>2</sub> | liczba siedzeń > 9; masa > 3,5 tony                                 | 76   | 77               | 73   | 74               | 72   | 73               | 71   |
| N <sub>1</sub> | masa < 2,5 tony   | 72   | 73               | 71   | 72               | 71   | 72               | 69   |
| N <sub>1</sub> | 2,5 tony < masa < 3,5 tony  | 73   | 74               | 73   | 74               | 72   | 73               | 69   |
|                |   | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów</i> |                  | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów</i> |                  | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów****</i> |                  | <i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów*** **</i> |
|                |   | <i>Etap 1 ważny od [3 lat po publikacji]</i>                                 |                  | <i>Etap 2 ważny od [8 lat po publikacji]</i>                                 |                  | <i>Etap 3 ważny od [12 lat po publikacji]</i>                                    |                  | <i>Etap 4 ważny od [16 lat po publikacji] ***** *</i>                              |
|                |   | <i>Ogólne</i>  | <i>Terenowe*</i> | <i>Ogólne</i>  | <i>Terenowe*</i> | <i>Ogólne</i>  | <i>Terenowe*</i> | <i>Ogólne ***</i>  |
| M <sub>3</sub> | liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika < 100 kW | 74   | 75               | 73   | 74               | 72   | 73               | 71   |
| M <sub>3</sub> | liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton<br>100 < moc                       | 76   | 77               | 74   | 75               | 73   | 74               | 72   |

|                      |   |           |           |           |           |           |           |           |
|----------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                      | znamionowa silnika $\leq 180$ kW  |           |           |           |           |           |           |           |
| <i>M<sub>3</sub></i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; masa &gt; 5 ton</i><br><i>180 &lt; moc znamionowa silnika &lt; 250 kW</i>           | <i>78</i> | <i>79</i> | <i>78</i> | <i>79</i> | <i>76</i> | <i>77</i> | <i>75</i> |
| <i>M<sub>3</sub></i> | <i>liczba siedzeń &gt; 9; masa &gt; 5 ton</i><br><i>moc znamionowa silnika &gt; 250 kW</i>                    | <i>80</i> | <i>81</i> | <i>79</i> | <i>80</i> | <i>78</i> | <i>79</i> | <i>77</i> |
| <i>N<sub>2</sub></i> | <i>3,5 tony &lt; masa <math>\leq 12</math> ton;</i><br><i>moc znamionowa silnika &lt; 75 kW</i>               | <i>76</i> | <i>77</i> | <i>75</i> | <i>76</i> | <i>74</i> | <i>75</i> | <i>71</i> |
| <i>N<sub>2</sub></i> | <i>3,5 tony &lt; masa <math>\leq 12</math> ton;</i><br><i>75 &lt; moc znamionowa silnika &lt; 150 kW</i>      | <i>76</i> | <i>77</i> | <i>76</i> | <i>77</i> | <i>73</i> | <i>74</i> | <i>72</i> |
| <i>N<sub>2</sub></i> | <i>3,5 tony &lt; masa <math>\leq 12</math> ton;</i><br><i>moc znamionowa silnika <math>\leq 150</math> kW</i> | <i>78</i> | <i>79</i> | <i>77</i> | <i>78</i> | <i>77</i> | <i>78</i> | <i>74</i> |
| <i>N<sub>3</sub></i> | <i>masa &gt; 12 ton</i><br><i>moc znamionowa silnika &lt; 100 kW</i>  | <i>76</i> | <i>77</i> | <i>75</i> | <i>76</i> | <i>75</i> | <i>76</i> | <i>72</i> |
| <i>N<sub>3</sub></i> | <i>masa &gt; 12 ton</i><br><i>100 &lt; moc znamionowa silnika &lt; 150 kW</i>                                 | <i>79</i> | <i>80</i> | <i>78</i> | <i>79</i> | <i>77</i> | <i>78</i> | <i>75</i> |
| <i>N<sub>3</sub></i> | <i>masa &gt; 12 ton</i><br><i>150 &lt; moc znamionowa silnika &lt; 250 kW</i>                                 | <i>81</i> | <i>82</i> | <i>80</i> | <i>81</i> | <i>79</i> | <i>80</i> | <i>77</i> |

|       |  |    |    |    |    |    |    |    |
|-------|--|----|----|----|----|----|----|----|
| $N_3$ | <i>masa &gt; 12 ton<br/>moc<br/>znamionowa<br/>silnika &gt; 250<br/>kW</i> | 82 | 83 | 81 | 82 | 80 | 81 | 79 |
|-------|--|----|----|----|----|----|----|----|

- \* Podwyższone wartości graniczne są ważne tylko wówczas, jeżeli pojazd jest zgodny z odpowiednią definicją pojazdów terenowych określoną w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
- \*\* W przypadku pojazdów kategorii M1 podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne tylko wówczas, jeżeli maksymalna masa dopuszczalna > 2 tony.
- \*\*\* **Ogólne wartości graniczne dla pojazdów terenowych są podwyższone o +1 dB (A)**
- \*\*\*\* **Okres przejściowy dla pierwszej rejestracji nowych pojazdów: 2 lata po wejściu w życie, z wyjątkiem pojazdów kategorii M1/N1  $\leq 50\text{kW/t}$  oraz M2  $\leq 75\text{kW}$ , dla których okres przejściowy stosuje się najpierw od etapu 2.**
- \*\*\*\*\* **Okres przejściowy dla pierwszej rejestracji nowych pojazdów: 3 lata po wejściu w życie.**
- \*\*\*\*\* **Komisja przeprowadza szczegółowe badanie zatwierdzające etap 4 w odniesieniu do technicznej wykonalności proponowanych wartości granicznych po wejściu w życie etapu 3. W przypadku pozytywnej oceny etap 4 zostanie wdrożony cztery lata po publikacji badania Komisji.**
- \*\*\*\*\* **Pojazdy specjalnego przeznaczenia M1:**  
**Dla pojazdów przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich (zdefiniowanych w pkt 5.5 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE) oraz pojazdów opancerzonych (zdefiniowanych w części A pkt 5.2 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE) zezwala się na modyfikacje dokonywane w systemie wydechowym bez obowiązku prowadzenia żadnych dalszych badań, pod warunkiem że wszystkie oryginalne urządzenia kontroli emisji obejmujące filtry cząstek stałych (jeżeli występują) są zachowane. Jeżeli wymagane jest nowe badanie, zezwala się na dodatkowe 2 dB(A) powyżej mającej zastosowanie wartości granicznej.**
- \*\*\*\*\* **Dla pojazdów produkowanych w krótkich seriach, zgodnie z sekcją 1 część A załącznika XII do dyrektywy 2007/46/WE, data stosowania etapu 1 i etapu 2 jest odroczone o dwa lata.**

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VI – punkt 3 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

Należy wybrać jeden pojazd i poddać go badaniom określonym w pkt 2. Jeżeli wyniki badania spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, pojazd uznaje się za odpowiadający

*Poprawka*

Należy wybrać jeden pojazd i poddać go badaniom określonym w pkt 2. Jeżeli wyniki badania spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, pojazd uznaje się za

przepisom w zakresie zgodności produkcji.

odpowiadający przepisom w zakresie zgodności produkcji. **Wartości graniczne określone w załączniku III są spełnione dla wymogów w zakresie zgodności produkcji, jeśli wartości graniczne określone w załączniku III są spełnione z dodatkowym marginesem 1dB(A).**

#### *Uzasadnienie*

*W obowiązującym prawodawstwie dotyczącym kontroli zgodności produkcji przewidziano margines 1dB(A).*

### **Poprawka 22**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IX – część A – punkt 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS) jest **urządzeniem wytwarzającym dźwięk, mającym na celu informowanie** pieszych i niechronionych użytkowników drogi.

*Poprawka*

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS) jest **systemem przeznaczonym dla hybrydowych pojazdów elektrycznych transportu drogowego i elektrycznych pojazdów transportu drogowego, który informuje** pieszych i niechronionych użytkowników drogi **o działaniu pojazdu.**

#### *Uzasadnienie*

*Definicja systemu AVAS w załączniku IX powinna być zgodna z definicją systemu AVAS zawartą w art. 3 ust. 21.*

### **Poprawka 23**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IX – część A – punkt 4 – litera a)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(a) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i niechronionych użytkowników drogi o tym, że prowadzony jest pojazd.

*Poprawka*

(a) Dźwięk wytwarzany przez system AVAS powinien być dźwiękiem ciągłym, stanowiącym informację dla pieszych i niechronionych użytkowników drogi o tym, że prowadzony jest pojazd. **Dźwięk**

*powinien jasno wskazywać na zachowanie pojazdu i powinien brzmieć podobnie do dźwięku pojazdu tej samej kategorii, wyposażonego w silnik spalinowy wewnętrznego spalania.*

*Niedozwolone jest jednak stosowanie następujących i podobnych rodzajów dźwięku:*

*(i) syreny, klaksonu, dzwicznika, dzwonka i sygnałów alarmowych pojazdów;*

*(ii) dźwięków alarmowych np. alarmów pożarowych, antywłamaniowych i przeciwdymnych;*

*(iii) dźwięku przerywanego.*

*Powinno się unikać stosowania następujących i podobnych dźwięków:*

*(iv) dźwięków melodyjnych, dźwięków naśladowujących odgłosy owadów i innych zwierząt;*

*(v) dźwięków, które zakłócają identyfikację pojazdu lub jego działanie (np. przyspieszanie, opóźnianie itp.).*

#### *Uzasadnienie*

*Wyliczenie różnych rodzajów dźwięków, które są niedopuszczalne do stosowania w systemie AVAS, powinno zostać raczej zastąpione jasnym opisem cech dźwięków, które są dopuszczalne.*

### **PROCEDURA**

|  |   |
|--|---|
| <b>Tytuł</b>   | Poziom hałasu pojazdów silnikowych            |
| <b>Odsyłacze</b>   | COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD) |
| <b>Komisja(e) przedmiotowo właściwa(e)</b><br>Data ogłoszenia na posiedzeniu | ENVI<br>15.12.2011                            |
| <b>Opinia wydana przez</b><br>Data ogłoszenia na posiedzeniu                 | IMCO<br>15.12.2011                            |
| <b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b><br>Data powołania           | Anja Weisgerber<br>29.2.2012                  |

|   |   |              |           |
|---|---|--------------|-----------|
| <b>Rozpatrzenie w komisji</b>                                 | 26.4.2012   | 8.5.2012     | 20.6.2012 |
| <b>Data przyjęcia</b>   | 21.6.2012   |              |           |
| <b>Wynik głosowania końcowego</b>                             | +:<br>-:<br>0:  | 27<br>3<br>2 |           |
| <b>Posłowie obecni w trakcie głosowania końcowego</b>         | 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 |              |           |
| <b>Zastępca(-y) obecny(-i) w trakcie głosowania końcowego</b> | 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

## OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poziomu hałasu pojazdów silnikowych  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Gilles Pargneaux

### ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

#### 1. Wstęp

Wniosek dotyczący rozporządzenia dotyczy samochodów osobowych, furgonetek (lekkich pojazdów dostawczych), autobusów, vanów, autokarów i samochodów ciężarowych. Obecnie poziom emisji hałasu czterokołowych pojazdów silnikowych jest określony w dyrektywie 70/157/EWG i w 12 innych związanych z nią dyrektywach. Komisja pragnie zaktualizować obecne ramy prawne, aby osiągnąć następujące główne cele:

- **Uproszczenie ram prawnych.** Proponuje się uchylene dyrektywy 70/157/EWG i 12 związanych z nią dyrektyw oraz zastąpienie ich rozporządzeniem ustanawiającym zakres stosowania i najistotniejsze przepisy.
- **Wprowadzenie nowej metody badania.** Grupa robocza EKG ONZ opracowała w 2007 r. nową metodę badania. Wyniki badania przeprowadzonego według nowej metody są o 2dB niższe w porównaniu z wynikami uzyskanymi starą metodą zastosowaną w dyrektywie 70/157/EWG. Po przetestowaniu tej nowej metody przez okres trzech lat Komisja Europejska wykazała jej skuteczność w ocenie skutków.
- **Zmiana wartości granicznych.** Komisja proponuje stopniowe obniżanie poziomu emisji hałasu w zależności od rodzaju pojazdu:
  - w przypadku pojazdów lekkich i pojazdów średniej wielkości – obniżenie o 4dB, obowiązujące po upływie 5 lat od wejścia w życie rozporządzenia. Obniżenie to odbyłoby się w dwóch etapach: pierwszy cel wynoszący -2dB do 2014 r., a następnie kolejny wynoszący -2dB do 2017 r. Od tego momentu poziom hałasu emitowanego przez taki pojazd nie mógłby przekroczyć 68dB.
  - w przypadku pojazdów ciężkich – obniżenie o 3dB, obowiązujące po upływie 5 lat od wejściu w życie rozporządzenia. Ograniczenia zostaną obniżone o 1dB do 2014 r.



i 2dB do 2017 r. Od tego momentu poziom hałasu emitowanego przez ciężarówkę nie mógłby przekraczać 78dB

- **Konieczność określenia minimalnego poziomu hałasu w odniesieniu do pojazdów elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych.** Wymogi dotyczące „systemów dźwiękowych ostrzegających o zbliżaniu się pojazdu” zapewnią, że używane będą jedynie pojazdy posiadające odpowiedni system sygnalizacji dźwiękowej, co pozwoli również na harmonizację stosowanej technologii. Komisja Europejska zaznacza, że montaż takich systemów nie byłby dla producentów pojazdów obowiązkowy.

## **2. Kwestia „transportu” we wniosku**

### **Zakres stosowania rozporządzenia**

W przeciwieństwie do omawianego wniosku dotyczącego rozporządzenia, nie istnieją żadne przepisy dotyczące poziomu hałasu emitowanego przez pojazdy dwu- lub trzykołowe. Celem usunięcia tej luki prawnej sprawozdawca proponuje umieszczenie w tekście wzmianki o konieczności opracowania szczegółowych przepisów unijnych dotyczących hałasu powodowanego przez pojazdy dwu- lub trzykołowe.

### **Nowe wartości graniczne**

Sprawozdawca proponuje wydłużenie okresu, w ciągu którego będzie należało osiągnąć nowe wartości graniczne. W odniesieniu do pojazdów lekkich i pojazdów średniej wielkości sprawozdawca opowiada się za obniżeniem o 4dB, obowiązującym po upływie 7 lat od wejścia w życie rozporządzenia. obniżenie to odbyłoby się w dwóch etapach: pierwszy cel wynoszący -2dB do 2014 r., a następnie kolejny wynoszący -2dB do 2019 r.

Co do pojazdów ciężkich sprawozdawca popiera wniosek Komisji Europejskiej w obecnej formie.

### **Minimalny poziom hałasu emitowanego przez pojazdy elektryczne i hybrydowe pojazdy elektryczne.**

W przypadku pojazdów elektrycznych istnieje dwa razy wyższe prawdopodobieństwo udziału w wypadku w środowisku miejskim ze względu na ich całkowicie bezgłośnie działanie, sprawiające, że są one niewykrywalne dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, a tym bardziej dla niewidomych. Dlatego też sprawozdawca proponuje, aby montowanie dźwiękowych systemów ostrzegawczych przez producentów pojazdów było obowiązkowe, nie zaś fakultatywne, jak tego sobie życzy Komisja Europejska.

## **POPRAWKI**

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu stworzono kompleksowy unijny system homologacji typu pojazdów silnikowych. Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych oraz ich układów wydechowych w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów hałasu należy zharmonizować, aby zapobiec przyjmowaniu wymogów różniących się między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, gwarantując jednocześnie wysoki poziom ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 preambuły

*Tekst zaproponowany przez Komisję*

(8) Niniejszym rozporządzeniem należy również dokonać kolejnego obniżenia granicznych wartości hałasu. Należy w nim uwzględnić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów,

*Poprawka*

1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. W tym celu stworzono kompleksowy unijny system homologacji typu pojazdów silnikowych, ***ponieważ pojazdy drogowe stanowią największe źródło hałasu w sektorze transportu***. Wymogi techniczne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych oraz ich układów wydechowych w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów hałasu należy zharmonizować, aby zapobiec przyjmowaniu wymogów różniących się między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, gwarantując jednocześnie wysoki poziom ochrony środowiska i bezpieczeństwa publicznego ***oraz lepszą jakość życia i lepszy stan zdrowia***.

*Poprawka*

(8) Niniejszym rozporządzeniem należy również dokonać kolejnego obniżenia granicznych wartości hałasu. Należy w nim uwzględnić rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów,

części i oddzielnych zespołów technicznych, którym wprowadzono nowe, ostrzejsze wymogi w zakresie hałasu emitowanego przez opony pojazdów silnikowych. Należy również uwzględnić wyniki badań, w których podkreśla się uciążliwość hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy oraz jego skutki dla zdrowia , a także związane z tym koszty i korzyści.

części i oddzielnych zespołów technicznych, którym wprowadzono nowe, ostrzejsze wymogi w zakresie hałasu emitowanego przez opony pojazdów silnikowych, **oraz w którym podkreślono konieczność zastosowania spójnego i kompleksowego podejścia do problemu hałasu drogowego, uwzględniając także fakt, że rodzaj nawierzchni poważnie wpływa na poziom hałasu.** Należy również uwzględnić wyniki badań, w których podkreśla się uciążliwość hałasu wytwarzanego przez ruch drogowy oraz jego skutki dla zdrowia , a także związane z tym koszty i korzyści. **Niniejsze rozporządzenie powinno również uwzględniać rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów<sup>1</sup>. Komisja powinna dopilnować etykietowania opon zgodnie z ich parametrami dotyczącymi hałasu.**

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**8 a) Aby zagwarantować, że redukcja hałasu powodowanego przez pojazdy nie doprowadzi do pogorszenia stanu bezpieczeństwa na drodze Komisja powinna przeanalizować możliwość zmiany załączników do niniejszego rozporządzenia, tak aby zagwarantować, że pojazdy nie będą wyposażane w cichsze lecz mniej bezpieczne opony, z którymi następnie zostaną oddane do użytku na publicznych drogach tylko po to, by pozytywnie przejść badania emisji hałasu. Ten cel może zostać osiągnięty dzięki ustanowieniu bardziej szczegółowych**

*wymogów dotyczących rodzajów opon, jakie mogą być wykorzystywane do różnych kategorii pojazdów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 i rozporządzeniem (WE) nr 1222/2009.*

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 b preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*8 b) Podkreśla znaczenie środków, jakie mogą zostać podjęte w celu rozbudowy infrastruktury lub poprawy jej stanu, tak by osiągnąć jak najlepsze wyniki w zakresie ograniczenia hałasu powodowanego przez pojazdy, w tym poprzez rozpowszechnienie zastosowania barier dźwiękowych.*

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 b preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*9 b) Dla celów przejrzystości Komisja powinna rozważyć rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO<sub>2</sub> w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi, tak aby objąć nim informacje o poziomie hałasu powodowanego przez pojazdy.*

---

*Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.*

#### **Poprawka 6**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 9 c preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***9 c) Poziom hałasu pojazdów zależy częściowo od otoczenia, w którym te pojazdy się przemieszczają, a zwłaszcza od jakości infrastruktury drogowej i od tego, jak inteligentne jest zarządzanie ruchem drogowym. Należałoby zatem rozważyć zintegrowane podejście, zwłaszcza w obszarach miejskich o najwyższym poziomie hałasu oraz w przypadku gdy konieczne są środki krótkoterminowe.***

**Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 10 preambuły**

*Tekst zaproponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(10) Oczekiwane korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania hybrydowych pojazdów elektrycznych transportu drogowego lub wyłącznie elektrycznych pojazdów transportu drogowego spowodowały znaczną redukcję hałasu emitowanego przez takie pojazdy. Spowodowało to usunięcie istotnego źródła sygnału dźwiękowego wykorzystywanego przez rowerzystów i pieszych niewidomych i o obniżonej ostrości wzroku poruszających się wśród innych użytkowników ruchu drogowego jako informacja o zbliżaniu się, obecności, kierunku ruchu lub oddalaniu się tych pojazdów drogowych. W związku z tym branża opracowuje systemy akustyczne, aby zrekompensować ten brak sygnału dźwiękowego w pojazdach elektrycznych i w hybrydowych pojazdach elektrycznych. Działanie systemów dźwiękowych ostrzegających o zbliżaniu się pojazdu montowanych w pojazdach powinno być zharmonizowane. Montaż takich systemów

(10) Oczekiwane korzyści dla środowiska wynikające ze stosowania hybrydowych pojazdów elektrycznych transportu drogowego lub wyłącznie elektrycznych pojazdów transportu drogowego spowodowały znaczną redukcję hałasu emitowanego przez takie pojazdy. Spowodowało to usunięcie istotnego źródła sygnału dźwiękowego wykorzystywanego przez rowerzystów i pieszych niewidomych i o obniżonej ostrości wzroku poruszających się wśród innych użytkowników ruchu drogowego jako informacja o zbliżaniu się, obecności, kierunku ruchu lub oddalaniu się tych pojazdów drogowych. W związku z tym branża opracowuje systemy akustyczne, aby zrekompensować ten brak sygnału dźwiękowego w pojazdach elektrycznych i w hybrydowych pojazdach elektrycznych. Działanie systemów dźwiękowych ostrzegających o zbliżaniu się pojazdu montowanych w pojazdach powinno być zharmonizowane. Montaż takich systemów

powinien **jednak nadal stanowić opcję pozostawioną swobodzie uznania** producentów pojazdów.

**na pojazdach** powinien **być obowiązkowy dla wszystkich** producentów pojazdów. **Należy również zwrócić się do Komisji o zbadanie potencjału aktywnych dźwiękowych i wizualnych systemów bezpieczeństwa, które mogłyby być instalowane w samochodach osobowych, aby służyć celowi poprawy bezpieczeństwa szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego na obszarach miejskich.**

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**10 a) Ze względu na brak przepisów dotyczących poziomu hałasu emitowanego przez pojazdy dwu- lub trzykołowe Komisja powinna wystąpić z nowym wnioskiem w tej sprawie. Przyjęcie przepisów dotyczących hałasu emitowanego przez te pojazdy, takich jak przepisy dotyczące pojazdów czterokołowych będące przedmiotem niniejszego rozporządzenia, leży w interesie Unii Europejskiej. Szczegółowe rozporządzenie dotyczące pojazdów silnikowych mających przynajmniej dwa koła umożliwiłoby, na podstawie ulepszonej procedury badań, dokonanie oceny możliwości wprowadzenia bardziej rygorystycznych wartości granicznych, tak aby zadbać o to, by wprowadzane do obrotu pojazdy były rzeczywiście cichsze.**

#### *Uzasadnienie*

*Poziom hałasu emitowanego przez pojazdy silnikowe posiadające przynajmniej dwa koła powinien również być przedmiotem odrębnego rozporządzenia. Hałas emitowany przez te pojazdy jest najbardziej uciążliwy dla obywateli. Jest on skutkiem bądź nieobywatelskiej postawy przy ich użytkowaniu bądź stosowania zmodyfikowanych, uszkodzonych lub niespełniających wymogów układów wydechowych.*

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 b preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***10 b) Poziom hałas pojazdów ma bezpośredni wpływ na jakość życia obywateli Unii, zwłaszcza w obszarach miejskich, w których elektryczny lub podziemny transport publiczny, przemieszczanie się rowerem lub pieszo są słabo rozwinięte lub nie są wcale dostępne lub praktykowane. Należy również uwzględnić cel podwojenia liczby osób korzystających z transportu publicznego, wyznaczony przez Parlament Europejski w rezolucji z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. W celu zmniejszenia zagrożenia hałasem na obszarach miejskich Komisja i państwa członkowskie powinny, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości, propagować transport publiczny oraz przemieszczanie się pieszo lub rowerem.***

---

*Teksty przyjęte, P7\_TA(2011)0584.*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 c preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***10 c) Domaga się, by informacje dotyczące hałasu, w tym dane odnoszące się do testów, były dostępne i dobrze widoczne w punktach sprzedaży i w materiałach promocyjnych dotyczących pojazdów.***

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 d preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***10 d) Poziom hałasu pojazdu zależy częściowo od sposobu użytkowania po zakupie i od utrzymania pojazdu w dobrym stanie. W tym kontekście niezbędne jest zwiększenie świadomości obywateli Unii w zakresie znaczenia płynnej jazdy i przestrzegania ograniczeń prędkości obowiązujących w każdym państwie członkowskim.***

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(12) Aby umożliwić Komisji zastąpienie wymogów technicznych zawartych w tym rozporządzeniu bezpośrednim odesłaniem do regulaminów nr 51 i 59 EKG ONZ po określeniu w nich wartości granicznych dotyczących nowej metody badania lub dostosowanie tych wymogów do postępu technicznego i naukowego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w odniesieniu do zmiany przepisów załączników do niniejszego rozporządzenia w zakresie metod badania i poziomów hałasu. Szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje. Podczas przygotowywania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(12) Aby umożliwić Komisji zastąpienie wymogów technicznych zawartych w tym rozporządzeniu bezpośrednim odesłaniem do regulaminów nr 51 i 59 EKG ONZ po określeniu w nich wartości granicznych dotyczących nowej metody badania lub dostosowanie tych wymogów do postępu technicznego i naukowego, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji w odniesieniu do zmiany przepisów załączników do niniejszego rozporządzenia w zakresie metod badania i poziomów hałasu. Szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła odpowiednie konsultacje, ***w tym na szczeblu ekspertów.*** Podczas przygotowywania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu



i Radzie.

### *Uzasadnienie*

*Komisja powinna przeprowadzić odpowiednie konsultacje przed przyjęciem aktu delegowanego, w tym na szczeblu ekspertów. Ta poprawka uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.*

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***12 a) Zaleca, by Komisja i państwa członkowskie przeanalizowały możliwość wprowadzenia zachęt finansowych, tak by jak najszybciej upowszechnić stosowanie pojazdów o niższej emisji hałasu i zachęcić podmioty korzystające z pojazdów użytkowych do inwestowania w tego typu pojazdy.***

### **Poprawka 14**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Do celów niniejszego rozporządzenia ***stosuje się następujące definicje:***

(2) „typ pojazdu” oznacza zbiór pojazdów określonych w części B załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;

Do celów niniejszego rozporządzenia:

(2) „typ pojazdu” oznacza:

***(2.1) dla pojazdów zbadanych zgodnie z załącznikiem II ust. 4.1.2.1*** zbiór pojazdów określonych w części B załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

***(2.2) dla pojazdów zbadanych zgodnie z załącznikiem II ust. 4.1.2.2*** zbiór pojazdów, które zasadniczo nie różnią się między sobą jeśli chodzi o następujące

*elementy:*

*(2.2.1) kształt nadwozia lub materiałów, z których je wykonano (w szczególności przedział silnikowy i wytłumienie jego dźwięku);*

*(2.2.2) typ silnika (np. o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, dwu- lub czterosuwowy, tłok o ruchu posuwisto-zwrotnym lub obrotowym), liczba cylindrów i pojemność skokowa, typ układów wtryskowych, położenie zaworów, moc znamionowa silnika (S) lub typ silnika elektrycznego;*

*(2.2.3) pojazdy mające ten sam rodzaj silnika i/lub różne całkowite przełożenie biegów mogą być uważane za pojazdy tego samego typu.*

*Jednakże, jeżeli wspomniane wyżej różnice prowadzą do zastosowania innej metody badania, należy uznać, że dotyczą one odmiennych typów.*

## **Poprawka 15**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 21 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*21 a) „punkt sprzedaży” oznacza miejsce, w którym oferuje się konsumentom pojazdy do sprzedaży;*

*Uzasadnienie*

*Aby konsumenci zamierzający dokonać zakupu pojazdu mieli pełen do dostęp rzetelnych informacji, ogólnie dostępna powinna być także informacja o poziomie hałasu.*

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – punkt 21 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**21 b) „techniczne materiały promocyjne” oznaczają instrukcje techniczne, broszury, ulotki i katalogi (w formie drukowanej, elektronicznej lub on-line), a także strony internetowe, których celem jest promocja pojazdów wśród ogółu społeczeństwa.**

*Uzasadnienie*

*Aby konsumenci zamierzający dokonać zakupu pojazdu mieli pełen do dostęp rzetelnych informacji, ogólnie dostępna powinna być także informacja o poziomie hałasu.*

### **Poprawka 17**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Producenci dopilnowują, aby układ redukcji hałasu był zaprojektowany, skonstruowany i zmontowany w sposób zapewniający odpowiedni stopień odporności na zjawiska korozyjne, na które jest on narażony, biorąc pod uwagę warunki użytkowania pojazdu.

2. Producenci dopilnowują, aby układ redukcji hałasu był zaprojektowany, skonstruowany i zmontowany w sposób zapewniający odpowiedni stopień odporności na zjawiska korozyjne, na które jest on narażony, biorąc pod uwagę warunki użytkowania pojazdu **oraz różniące się od siebie w zależności od regionu warunki klimatyczne.**

### **Poprawka 18**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3 a) Producenci publikują informacje o poziomie hałasu wytwarzanych przez nich pojazdów, zwłaszcza ocenę hałasu w decybelach; informacje te udostępniane są w szczególności w punktach sprzedaży oraz na materiałach reklamowych.**

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Poziom hałasu mierzony zgodnie z przepisami załącznika II nie przekracza wartości granicznych określonych w załączniku III.

*Poprawka*

***Warunki testowe w załączniku II powinny uwzględniać typowe warunki jazdy na drodze oraz wymogi testowe wobec innych kluczowych elementów pojazdu, które są już regulowane przez UE.***

Poziom hałasu mierzony zgodnie z przepisami załącznika II ***i podany w zaokrągleniu matematycznym do najbliższej liczby całkowitej*** nie przekracza wartości granicznych określonych w załączniku III.

---

***<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.)***

*Uzasadnienie*

*Przyjęcie stanowiska grupy ekspertów EKG ONZ (GRB) (Grupa Robocza Art. 29) w Genewie.*

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

W terminie trzech lat od daty, o której mowa w kolumnie trzeciej dotyczącej etapu 1 w tabeli zawartej w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, Komisja przeprowadza szczegółowe badanie, aby

*Poprawka*

W terminie trzech lat od daty, o której mowa w kolumnie trzeciej dotyczącej etapu 1 w tabeli zawartej w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, Komisja przeprowadza szczegółowe badanie, aby

upewnić się, czy graniczne wartości hałasu są właściwe. W oparciu o wnioski z badania Komisja może w *stosownych* przypadkach przedstawić wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

upewnić się, czy graniczne wartości hałasu są właściwe *i czy nie ma negatywnych skutków dla bezpieczeństwa na drodze*. W oparciu o wnioski z badania Komisja może w *uzasadnionych* przypadkach przedstawić wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia *w zakresie wartości granicznych hałasu. O wynikach badania informowany jest Parlament Europejski*.

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia przedstawione zgodnie z akapitem pierwszym uwzględniają nowe normy ustanowione przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną, w szczególności normę ISO 10844:2011.*

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS)

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS)

*Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, wymagane jest spełnienie wymogów określonych w załączniku X.*

*Montując w pojazdach system AVAS, producenci spełniają wymogi określone w załączniku X.*

### *Uzasadnienie*

*W przypadku pojazdów elektrycznych lub hybrydowych pojazdów elektrycznych istnieje dwa razy wyższe prawdopodobieństwo udziału w wypadku w środowisku miejskim ze względu na ich całkowicie bezgłośnie działanie, sprawiające, że są one niewykrywalne dla szczególnie*

*zagrożonych uczestników ruchu drogowego, a tym bardziej dla niewidomych. Dlatego też producenci pojazdów powinni mieć obowiązek montowania dźwiękowych systemów ostrzegawczych.*

## **Poprawka 23**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, wymagane jest spełnienie wymogów określonych w załączniku X.

*Poprawka*

Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu w pojazdach systemu AVAS, wymagane jest spełnienie wymogów określonych w załączniku IX.

## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu zmiany załączników I–XI.

*Poprawka*

1. **Zgodnie z art. 11** Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu zmiany załączników I–XI.

*Uzasadnienie*

*Ta poprawka uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.*

## **Poprawka 25**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 1, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia **przyjęcia** niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 1, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia **wejścia w życie** niniejszego rozporządzenia. **Komisja sporządzi sprawozdanie dotyczące**

***przekazania uprawnień najpóźniej  
dziewięć miesięcy przed końcem okresu  
pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest  
w sposób dorozumiany odnawiane na  
takie same okresy, chyba że Parlament  
Europejski lub Rada sprzeciwią się  
takiemu odnowieniu nie później niż trzy  
miesiące przed końcem każdego okresu.***

#### *Uzasadnienie*

*Okres, na jaki przekazuje się uprawnienia Komisji, powinien być ograniczony do pięciu lat z możliwością przedłużenia, jeśli zostaną spełnione pewne warunki, takie jak na przykład przygotowanie sprawozdania, oraz brak sprzeciwu w tej kwestii ze strony Parlamentu lub Komisji. Ta poprawka uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.*

### **Poprawka 26**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 5**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 10 ust. 1 wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w terminie dwóch miesięcy od daty zawiadomienia o akcie skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady lub też jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Termin ten jest przedłużany o **miesiąc** z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

##### *Poprawka*

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 10 ust. 1 wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w terminie dwóch miesięcy od daty zawiadomienia o akcie skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady lub też jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Termin ten jest przedłużany o **dwa miesiące** z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### *Uzasadnienie*

*Łączny możliwy termin na wyrażenie sprzeciwu wobec aktu delegowanego powinien wynosić cztery miesiące. Jest to bardziej realistyczny termin, umożliwiający Parlamentowi i Radzie zastosowanie niezbędnej do zgłoszenia sprzeciwu procedury. Ta poprawka uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.*

## **Poprawka 27**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 12**

**skreślona**

#### ***Sprzeciw wobec aktów delegowanych***

***1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy licząc od daty zawiadomienia. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o miesiąc.***

***2. Jeśli po upływie tego terminu ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję Europejską, że podjęły decyzję o niewyrażeniu sprzeciwu, akt delegowany wchodzi w życie z dniem przewidzianym w jego przepisach.***

***3. Jeśli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, podaje uzasadnienie.***

#### *Uzasadnienie*

*Artykuł 12 jest zbędny ze względu na przepisy art. 11, zatem jego usunięcie ma na celu dostosowanie tekstu do nowych standardowych sformułowań dotyczących aktów delegowanych.*



## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 13*

*skreślona*

#### *Tryb pilny*

*1. Akty delegowane przyjęte na mocy art. 10 ust. 1 wchodzi w życie bezzwłocznie i mają zastosowanie, o ile nie został wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. W zawiadomieniu o akcie skierowanym do Parlamentu Europejskiego i Rady podane zostają powody, dla których skorzystano z trybu pilnego.*

*2. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 11 ust. 5. W takim przypadku Komisja uchyla dany akt bezzwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o decyzji o sprzeciwie zgłoszonym przez Parlament Europejski lub Radę.*

#### *Uzasadnienie*

*Powyższy art. 13 jest zbędny, ponieważ zastosowanie trybu pilnego nie jest odpowiednio uzasadnione (ani w art. 10, ani w punktach preambuły), zatem konieczne jest jego usunięcie.*

## Poprawka 29

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 3.2.2.

| <i>Tekst proponowany przez Komisję</i>  | <i>Poprawka</i>   |
|---|---|
| <i>3.2.2. Poziomy emisji hałasu wywołanego toczaniem się opon określono w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych. Opony użyte do badania są reprezentatywne dla pojazdu i są</i> | <i>3.2.2. Poziomy emisji hałasu wywołanego toczaniem się opon określono w rozporządzeniu (WE) nr 661/2009 dotyczącym bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych. Opony użyte do badania są reprezentatywne dla pojazdu i są</i> |

|  |  |
|--|--|
| <p>wybrane przez producenta pojazdu oraz ujęte w dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Odpowiadają one jednemu z rozmiarów opon wyznaczonych jako oryginalne wyposażenie pojazdu. Opona jest lub będzie dostępna na rynku w celach handlowych w tym samym czasie, co pojazd.</p> <p><sup>2/</sup> Opony są napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta pojazdu dla masy próbnej pojazdu. Głębokość bieżnika opon spełnia przynajmniej minimalne wymogi prawne.</p> | <p>wybrane przez producenta pojazdu oraz ujęte w dodatku 3 do załącznika I do niniejszego rozporządzenia. Odpowiadają one jednemu z rozmiarów opon wyznaczonych jako oryginalne wyposażenie pojazdu. Opona jest lub będzie dostępna na rynku w celach handlowych w tym samym czasie, co pojazd.</p> <p><sup>2/</sup> Opony są napompowane do ciśnienia zalecanego przez producenta pojazdu dla masy próbnej pojazdu. Głębokość bieżnika opon spełnia przynajmniej minimalne wymogi prawne.</p> |
| <p><sup>2/</sup> Ponieważ udział opon w ogólnej emisji dźwięku jest znaczny, należy wziąć pod uwagę obowiązujące przepisy wykonawcze dotyczące emisji dźwięku przez układ opona/droga. Opony trakcyjne, opony śniegowe oraz opony specjalne są wyłączone z pomiarów homologacji typu i pomiarów w zakresie zgodności produkcji na wniosek producenta zgodnie z <b>regulaminem nr 117 EKG ONZ (Dz.U. L 231 z 29.8.2008, s. 19)</b>.</p>   | <p><sup>2/</sup> Ponieważ udział opon w ogólnej emisji dźwięku jest znaczny, należy wziąć pod uwagę obowiązujące przepisy wykonawcze dotyczące emisji dźwięku przez układ opona/droga. Opony trakcyjne, opony śniegowe oraz opony specjalne są wyłączone z pomiarów homologacji typu i pomiarów w zakresie zgodności produkcji na wniosek producenta zgodnie z <b>najnowszymi zmianami w regulacji nr 117 EKG</b>.</p>   |

#### Uzasadnienie

*Jak ustalono w 2011 r. na 53. sesji grupy ekspertów zajmujących się hałasem w Grupie Roboczej Art. 29 EKG ONZ w Genewie, która jest odpowiedzialna za opracowanie jednolitych ogólnowiatowych norm dotyczących pojazdów i której członkiem jest Komisja Europejska.*

### Poprawka 30

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III – Wartości graniczne

*Tekst proponowany przez Komisję*

| Kategoria pojazdu | Opis kategorii pojazdu | Wartości graniczne wyrażone w dB(A) [w decybelach(A)]                 |   |  |
|-------------------|------------------------|---|---|--|
|                   |                        | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów | Wartości graniczne w odniesieniu do rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów |
|                   |                        | Etap 1 ważny od [2 lat po   | Etap 2 ważny od [6 lat po   | Etap 3 ważny od [8 lat po  |

|          |  | publikacji] |           | publikacji] |           | publikacji] |           |
|----------|--|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|
|          |  | Ogólne      | Terenowe* | Ogólne      | Terenowe* | Ogólne      | Terenowe* |
| <b>M</b> | <b>Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów</b>                            |             |           |             |           |             |           |
| M1       | liczba siedzeń < 9   | 70          | 71**      | 68          | 69**      | 68          | 69**      |
| M1       | liczba siedzeń < 9;<br>stosunek mocy do masy > 150 kW/tonę                     | 71          | 71        | 69          | 69        | 69          | 69        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; masa < 2 tony  | 72          | 72        | 70          | 70        | 70          | 70        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; 2 tony < masa < 3,5 tony                                   | 73          | 74        | 71          | 72        | 71          | 72        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; 3,5 tony < masa < 5 ton<br>moc znamionowa silnika < 150 kW | 74          | 75        | 72          | 73        | 72          | 73        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; 3,5 tony < masa < 5 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW | 76          | 78        | 74          | 76        | 74          | 76        |
| M3       | liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika < 150 kW            | 75          | 76        | 73          | 74        | 73          | 74        |
| M3       | liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW            | 77          | 79        | 75          | 77        | 75          | 77        |
| <b>N</b> | <b>Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów</b>                              |             |           |             |           |             |           |
| N1       | masa < 2 tony  | 71          | 71        | 69          | 69        | 69          | 69        |
| N1       | 2 tony < masa < 3,5 tony   | 72          | 73        | 70          | 71        | 70          | 71        |
| N2       | 3,5 tony < masa < 12 ton<br>moc znamionowa silnika < 75 kW                     | 74          | 75        | 72          | 73        | 72          | 73        |
| N2       | 3,5 tony < masa < 12 ton<br>75 < moc znamionowa silnika < 150 kW               | 75          | 76        | 73          | 74        | 73          | 74        |
| N2       | 3,5 tony < masa < 12 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW                    | 77          | 79        | 75          | 77        | 75          | 77        |
| N3       | masa > 12 ton<br>75 < moc znamionowa silnika < 150 kW                          | 77          | 78        | 75          | 76        | 75          | 76        |
| N3       | masa > 12 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW                               | 80          | 82        | 78          | 80        | 78          | 80        |

|    |  |
|----|--|
| *  | Podwyższone wartości graniczne są ważne, tylko jeżeli pojazd jest zgodny z odpowiednią definicją pojazdów terenowych określoną w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE. |
| ** | W przypadku pojazdów kategorii M <sub>1</sub> podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne, tylko jeżeli maksymalna masa dopuszczalna > 2 tony.               |

*Poprawka*

| Kategoria pojazdu | Opis kategorii pojazdu | Wartości graniczne wyrażone w dB(A) [w decybelach(A)]                 |   |  |
|-------------------|------------------------|---|---|--|
|                   |                        | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów | Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów | Wartości graniczne w odniesieniu do rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów |
|                   |                        | Etap 1 ważny od   | Etap 2 ważny od   | Etap 3 ważny od  |

|          |  | [2 lat po publikacji] |           | [6 lat po publikacji] |           | [8 lat po publikacji] |           |
|----------|--|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|
|          |  | Ogólne                | Terenowe* | Ogólne                | Terenowe* | Ogólne                | Terenowe* |
| <b>M</b> | <b>Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów</b>                            |                       |           |                       |           |                       |           |
| M1       | liczba siedzeń < 9   | 70                    | 71**      | 68                    | 69**      | 68                    | 69**      |
| M1       | liczba siedzeń < 9;<br>stosunek mocy do masy > 150 kW/tonę                     | 71                    | 71        | 69                    | 69        | 69                    | 69        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; masa < 2 tony  | 72                    | 72        | 70                    | 70        | 70                    | 70        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; 2 tony < masa < 3,5 ton                                    | 73                    | 74        | 71                    | 72        | 71                    | 72        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; 3,5 tony < masa < 5 ton<br>moc znamionowa silnika < 150 kW | 74                    | 75        | 72                    | 73        | 72                    | 73        |
| M2       | liczba siedzeń > 9; 3,5 tony < masa < 5 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW | 76                    | 78        | 74                    | 76        | 74                    | 76        |
| M3       | liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika < 150 kW            | 75                    | 76        | 73                    | 74        | 73                    | 74        |
| M3       | liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW            | 77                    | 79        | 75                    | 77        | 75                    | 77        |
| <b>N</b> | <b>Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów</b>                              |                       |           |                       |           |                       |           |
| N1       | masa < 2 tony  | 71                    | 71        | 69                    | 69        | 69                    | 69        |
| N1       | 2 tony < masa < 3,5 ton  | 72                    | 73        | 70                    | 71        | 70                    | 71        |
| N2       | 3,5 tony < masa < 12 ton<br>moc znamionowa silnika < 75 kW                     | 74                    | 75        | 72                    | 73        | 72                    | 73        |
| N2       | 3,5 tony < masa < 12 ton<br>75 < moc znamionowa silnika < 150 kW               | 75                    | 76        | 73                    | 74        | 73                    | 74        |
| N2       | 3,5 tony < masa < 12 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW                    | 77                    | 79        | 75                    | 77        | 75                    | 77        |
| N3       | masa > 12 ton<br>75 < moc znamionowa silnika < 150 kW                          | 77                    | 78        | 75                    | 76        | 75                    | 76        |
| N3       | masa > 12 ton<br>moc znamionowa silnika > 150 kW                               | 80                    | 82        | 78                    | 80        | 78                    | 80        |

|    |  |
|----|--|
| *  | Podwyższone wartości graniczne są ważne, tylko jeżeli pojazd jest zgodny z odpowiednią definicją pojazdów terenowych określoną w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE. |
| ** | W przypadku pojazdów kategorii M <sub>1</sub> podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne, tylko jeżeli maksymalna masa dopuszczalna > 2 tony.               |

## PROCEDURA

|   |  |
|---|--|
| <b>Tytuł</b>  | Poziom hałas pojazdów silnikowych  |
| <b>Odsyłacze</b>  | COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)  |
| <b>Komisja przedmiotowo właściwa</b><br>Data ogłoszenia na posiedzeniu      | ENVI<br>15.12.2011   |
| <b>Opinia wydana przez</b><br>Data ogłoszenia na posiedzeniu                | Data ogłoszenia na posiedzeniu<br>15.12.2011   |
| <b>Sprawozdawca komisji opiniodawczej</b><br>Data powołania                 | Gilles Pargneaux<br>10.1.2012  |
| <b>Rozpatrzenie w komisji</b>   | 8.5.2012   |
| <b>Data przyjęcia</b>   | 19.6.2012  |
| <b>Wynik głosowania końcowego</b>   | +: 30<br>–: 12<br>0: 0   |
| <b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>                         | 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 |
| <b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>                   | Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke  |
| <b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b> | María Irigoyen Pérez   |

## PROCEDURA

|   |  |                    |
|---|--|--------------------|
| <b>Tytuł</b>  | Poziom hałas pojazdów silnikowych  |                    |
| <b>Odsyłacze</b>  | COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)  |                    |
| <b>Data przedstawienia w PE</b>   | 9.12.2011  |                    |
| <b>Komisja przedmiotowo właściwa</b><br>Data ogłoszenia na posiedzeniu              | ENVI<br>15.12.2011   |                    |
| <b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b><br>Data ogłoszenia na posiedzeniu | IMCO<br>15.12.2011   | TRAN<br>15.12.2011 |
| <b>Sprawozdawca(y)</b><br>Data powołania  | Miroslav Ouzký<br>9.1.2012   |                    |
| <b>Rozpatrzenie w komisji</b>   | 29.5.2012  | 20.6.2012          |
| <b>Data przyjęcia</b>   | 18.12.2012   |                    |
| <b>Wynik głosowania końcowego</b>   | +: 30<br>-: 27<br>0: 2   |                    |
| <b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>                                 | Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Milan Cabrnoc, Martin Callanan, Nessa Childers, Tadeusz Cymański, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Nick Griffin, Matthias Grootte, 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, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poč, 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 |                    |
| <b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>                           | Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zanoni   |                    |
| <b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>         | Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer  |                    |
| <b>Data złożenia</b>  | 21.12.2012   |                    |