PARLAMENT EUROPEJSKI 2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2011/0409(COD)

22.3.2012

PROJEKT OPINII

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

PA_Legam

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 uchylenie dyrektywy 70/157/EWG i 12 związanych z nią dyrektyw oraz zastąpienie ich rozporządzeniem ustanawiającym zakres stosowania i najistotniejsze przepisy.

- Wprowadzenie nowej metody badania. Gruba 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 przekraczać 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 bezgłośne 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 10 preambuły

Tekst proponowany 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	(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**.**	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 *na pojazdach* powinien ***być obowiązkowy dla wszystkich*** producentów pojazdów.

Or. fr

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 bezgłośne 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 2

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.

Or. fr

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 3

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	(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.***

sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiego i Radzie.	Podczas przygotowywania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiego i Radzie.

Or. fr

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 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS)	*Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu (AVAS)*
9. ***Jeżeli producenci podejmują decyzję o zamontowaniu*** w pojazdach ***systemu*** AVAS, ***wymagane jest spełnienie wymogów określonych*** w załączniku X.	9. M***ontując*** w pojazdach ***system*** AVAS, ***producenci spełniają wymogi określone*** w załączniku X.

Or. fr

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 bezgłośne 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 5

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

Or. fr

Uzasadnienie

Ta poprawka uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
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.	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.***

Or. fr

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 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*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 ***miesiąc*** z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	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.

Or. fr

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 8

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 niewyrażaniu 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.

Or. fr

Uzasadnienie

Powyższy art. 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 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 13	***skreślony***
Tryb pilny	
1. Akty delegowane przyjęte na mocy art. 10 ust. 1 wchodzą 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.

Or. fr

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 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – kolumna 2 – linia 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
liczba siedzeń ≤ *9*	liczba siedzeń ≤ *9*; ***≤ 125kW/tonę i maksymalna pojemność 1900cm^3***

Or. fr

Uzasadnienie

Nowe przepisy proponowane przez Komisję Europejską są możliwe do zrealizowania, lecz jedynie w dłuższym okresie czasu. Potrzebne będą dodatkowe dwa lata, aby umożliwić europejskim pojazdom emisję hałasu na podobnym poziomie co pojazdy elektryczne.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – kolumna 5 – linia 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
68	***70***

Or. fr

Uzasadnienie

Nowe przepisy proponowane przez Komisję Europejską są możliwe do zrealizowania, lecz jedynie w dłuższym okresie czasu. Potrzebne będą dodatkowe dwa lata, aby umożliwić europejskim pojazdom emisję hałasu na podobnym poziomie co pojazdy elektryczne.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – kolumna 6 – linia 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
69	***71***

Or. fr

Uzasadnienie

Nowe przepisy proponowane przez Komisję Europejską są możliwe do zrealizowania, lecz jedynie w dłuższym okresie czasu. Potrzebne będą dodatkowe dwa lata, aby umożliwić europejskim pojazdom emisję hałasu na podobnym poziomie co pojazdy elektryczne.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – Wartości graniczne – kolumna 2 – linia 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
liczba siedzeń ≤ 9**;**	liczba siedzeń ≤ *9**;***
stosunek mocy do masy ***> 150 kW/tonę***	stosunek mocy do masy ***> 125 kW/tonę i minimalna pojemność 1901cm^3***

Or. fr

Uzasadnienie

Nowe przepisy proponowane przez Komisję Europejską są możliwe do zrealizowania, lecz jedynie w dłuższym okresie czasu. Potrzebne będą dodatkowe dwa lata, aby umożliwić europejskim pojazdom emisję hałasu na podobnym poziomie co pojazdy elektryczne.