

ENMIENDAS 001-060

presentadas por la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Informe

Miroslav Ouzký

A7-0435/2012

Nivel sonoro de los vehículos de motor

Propuesta de Reglamento (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Enmienda 1**Propuesta de Reglamento
Considerando 1***Texto de la Comisión*

(1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A este efecto, la Unión Europea ha implantado un sistema integral de homologación de tipo de los vehículos de motor. Deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus sistemas de escape con respecto a los niveles sonoros admisibles a fin de evitar que los Estados miembros adopten disposiciones que difieran de un Estado miembro a otro y de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, al tiempo que se ofrece un nivel elevado de protección *medioambiental* y seguridad pública.

Enmienda

(1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A este efecto, la Unión Europea ha implantado un sistema integral de homologación de tipo de los vehículos de motor, ***habida cuenta de que los vehículos de carretera son la principal fuente de ruido en el sector de los transportes.*** Deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus sistemas de escape con respecto a los niveles sonoros admisibles a fin de evitar que los Estados miembros adopten disposiciones que difieran de un Estado miembro a otro y de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, al tiempo que se ofrece un nivel elevado de protección *ambiental* y seguridad pública ***y una calidad de vida y una salud mejores. La Comisión también***

debe llevar a cabo una evaluación de impacto de las condiciones de etiquetado aplicables a los niveles de contaminación ambiental y sonora. La evaluación debe tener en cuenta los diferentes tipos de vehículos cubiertos por el presente Reglamento (incluidos los vehículos eléctricos) y los efectos que podría tener dicho etiquetado en el sector del automóvil. El etiquetado podría considerarse un instrumento útil para concienciar a los consumidores y proteger sus derechos en materia de transparencia antes de la adquisición de un vehículo.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) Los requisitos de homologación de tipo ya se aplican a la legislación pertinente de la Unión en materia de emisiones de CO₂, en particular al Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos¹, el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros², el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y

los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos³, y el Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros⁴. Los requisitos técnicos aplicables a la legislación de la Unión relativa a los valores límite para las emisiones de CO₂ y contaminantes deben ser coherentes con los requisitos aplicables a la legislación relativa a la reducción de las emisiones sonoras. Los requisitos de homologación de tipo UE deben fijarse, por consiguiente, en un modo que garantice la consecución de este doble objetivo.

¹ DO L 17, de 29.6.2007, p. 1.

² DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

³ DO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

⁴ DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

Justificación

Las medidas técnicas para reducir las emisiones de CO₂ incluyen medidas destinadas a reducir el peso de los vehículos, mientras que las medidas técnicas para reducir las emisiones sonoras, como el aislamiento acústico, suelen conllevar un aumento del peso de los vehículos y de las emisiones de CO₂. Además, el aislamiento acústico reduce las emisiones sonoras, pero aumenta al mismo tiempo el riesgo de incendio del motor.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) El ruido del tráfico vial perjudica la salud de varias formas. El estrés prolongado como consecuencia de la

exposición al ruido puede agotar las reservas físicas y alterar la capacidad reguladora de las funciones de algunos órganos y, por tanto, limitar su eficacia. El ruido del tráfico es un factor de riesgo potencial para el desarrollo de enfermedades y problemas de salud como tensión alta e infartos. Deben seguir investigándose estos efectos siguiendo las orientaciones de la Directiva 2002/49/CE.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Por consiguiente, el presente Reglamento debe introducir un método distinto del obligatorio que prevé la Directiva 70/157/CEE. Dicho método debería basarse en el método publicado por Grupo de Trabajo sobre Ruido (GRB) de la CEPE en 2007, que incorpora una versión de 2007 de la norma ISO 362. Se presentaron a la Comisión los resultados obtenidos al contrastar los antiguos y los nuevos métodos de ensayo.

Enmienda

(6) Por consiguiente, el presente Reglamento debe introducir un método distinto del obligatorio que prevé la Directiva 70/157/CEE. Dicho método debería basarse en el método publicado por Grupo de Trabajo sobre Ruido (GRB) de la CEPE en 2007, que incorpora una versión de 2007 de la norma ISO 362. Se presentaron a la Comisión los resultados obtenidos al contrastar los antiguos y los nuevos métodos de ensayo. ***Por otra parte, con el fin de contrarrestar las carencias inherentes al anterior método de ensayo, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo, en el plazo de 24 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, una evaluación de impacto sobre la contribución efectiva de los equipamientos de rodadura de neumáticos en la reducción del nivel sonoro de los vehículos, centrada en el impacto en la superficie del piso, así como sobre las necesidades de investigación en este ámbito, con miras a adoptar un nuevo método de ensayo europeo que tenga también en cuenta el comportamiento del piso de rodadura.***

Justificación

El tipo y la calidad de las superficies de rodadura tienen también un impacto en las emisiones

sonoras del tráfico rodado. Por consiguiente, es necesario un planteamiento global que tenga en cuenta la acústica de los pisos de rodadura.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) El presente Reglamento también debe reducir más los límites de emisiones sonoras. Debe tener en cuenta el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados, que introdujo nuevos requisitos, más estrictos, para los neumáticos de los vehículos de motor. ***También es preciso tener en cuenta determinados*** estudios que destacan las molestias y los efectos para la salud del ruido del tráfico vial y los costes y beneficios asociados.

Enmienda

(8) El presente Reglamento también debe reducir más los límites de emisiones sonoras. Debe tener en cuenta el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados, que introdujo nuevos requisitos, más estrictos, para los neumáticos de los vehículos de motor, ***y que hizo hincapié en la necesidad de un enfoque coherente y global para abordar el problema del ruido de rodadura, teniendo en cuenta especialmente el importante papel que desempeña la superficie de la carretera en el ruido de rodadura. Este enfoque transversal reducirá de forma más eficiente el ruido global del tráfico rodado que un planteamiento sectorial y vertical. La reducción del ruido del tráfico rodado también debe entenderse como un objetivo de salud pública, teniendo en cuenta los resultados de*** estudios que destacan las molestias y los efectos para la salud del ruido del tráfico vial y los costes y beneficios asociados. ***El presente Reglamento debe tener en cuenta asimismo el Reglamento (CE) n° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales¹. La Comisión debe garantizar el etiquetado de los neumáticos***

*con respecto a su rendimiento acústico.
Por otra parte, también debe tenerse en
cuenta la comparabilidad de los modos de
transporte desde el punto de vista del
ruido ambiental.*

¹ DO L 342 de 22.12.2009, p. 46.

Justificación

El tipo y la calidad de las superficies de rodadura tienen también un impacto en las emisiones sonoras del tráfico rodado. Por consiguiente, es necesario un planteamiento global que tenga en cuenta la acústica de los pisos de rodadura.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 bis) La Comisión debe publicar directrices sobre carreteras «silenciosas» dirigidas a las autoridades de la infraestructura vial, con el fin de brindarles un instrumento útil para cumplir los requisitos relativos a unas infraestructuras de carreteras más sostenibles.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 8 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 ter) El Sexto Programa de Acción en Materia de Medio Ambiente estableció el marco de la política ambiental de la Unión para el período 2002-2012. Dicho programa aboga en favor de actuaciones en materia de contaminación sonora, con miras a «reducir de forma sustancial el número de personas afectadas

regularmente por los niveles medios de ruido a largo plazo, en particular del tráfico rodado».

Justificación

El Reglamento debería ser coherente con los objetivos establecidos previamente por la Unión Europea.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 8 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 quater) Las medidas técnicas destinadas a reducir el ruido de los vehículos se contradicen con otros requisitos, como la necesidad de reducir los niveles sonoros y las emisiones contaminantes y de mejorar la seguridad sin modificar las posibilidades económicas de explotación. El cumplimiento de todos estos requisitos por igual y la búsqueda del equilibrio entre ellos llevan con demasiada frecuencia a la industria del automóvil a los límites de las posibilidades físicas actuales. El desarrollo de la industria del automóvil siempre ha permitido ampliar esos límites mediante la utilización de materiales y métodos más modernos e innovadores. La legislación debe establecer un marco claro y definido en el tiempo para permitir la búsqueda de la innovación. El presente Reglamento establece ese marco y reclama así un incentivo inmediato para la innovación acorde con las necesidades de la sociedad, dejando al mismo tiempo a la industria el margen de maniobra necesario en el plano económico.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 8 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 quinquies) Las molestias acústicas constituyen ante todo un problema local que exige, no obstante, una solución a escala de la Unión. El primer paso de cualquier política sostenible en materia de emisiones acústicas debe consistir en concebir medidas destinadas a reducir el ruido en la fuente misma. La fuente de ruido constituida por los vehículos de motor y que es objeto del presente Reglamento es, por definición, una fuente totalmente móvil, por lo que unas medidas exclusivamente nacionales no serían suficientes.

Enmienda 10

**Propuesta de Reglamento
Considerando 8 sexies (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 sexies) Hace hincapié en la importancia de las medidas que pueden adoptarse para desarrollar y mejorar las infraestructuras con objeto de optimizar el rendimiento de los vehículos por lo que se refiere a la reducción del ruido, así como generalizar el uso de pantallas acústicas.

Enmienda 11

**Propuesta de Reglamento
Considerando 9 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) El suministro de información sobre las emisiones sonoras a consumidores, gestores de parques de vehículos y autoridades públicas puede influir en las decisiones de compra y acelerar la transición a un parque de vehículos más silencioso. A fin de ofrecer al consumidor los datos que se precisan, el fabricante

debe facilitar información sobre los niveles sonoros de los vehículos con arreglo a métodos de ensayo armonizados, en el punto de venta y en el material técnico de promoción. Debe informarse a los consumidores sobre las emisiones sonoras de los vehículos por medio de una etiqueta similar a las utilizadas para informar sobre las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y el ruido de los neumáticos.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 9 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 ter) Con el fin de reducir el ruido del tráfico rodado, las autoridades públicas deben tener la posibilidad de adoptar medidas e incentivos que aceleren la adquisición y el uso de vehículos más silenciosos.

Justificación

Es posible que las autoridades nacionales y municipales deseen proponer incentivos, por ejemplo mediante normas de licitación u ofreciendo a los vehículos más silenciosos un acceso preferente a determinadas zonas o franjas horarias de reparto, con el fin de alentar la adquisición y el uso de vehículos más silenciosos como un medio para reducir las emisiones sonoras del tráfico en zonas o puntos sensibles definidos en los mapas de ruido a que se refiere la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p.12).

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 9 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quater) El nivel sonoro de los vehículos depende en parte del entorno en el que circulan y, en especial, de la calidad de la infraestructura vial y de la gestión inteligente del tráfico por carretera. Debe

considerarse, por tanto, un enfoque integrado, especialmente en las zonas urbanas más ruidosas y cuando son necesarias medidas a corto plazo.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 9 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 quinquies) En el caso de los automóviles, en un desplazamiento con una velocidad media inferior a 45 km/hora, los ruidos más fuertes son los generados por el motor y el sistema de escape, mientras que en los desplazamientos por encima de esta velocidad predomina el ruido de rodadura y del viento. Estos ruidos de rodadura y del viento se producen independientemente del tipo y de la potencia del motor. La evolución de los automóviles desde la década de los 70 ha producido motores considerablemente menos ruidosos, mientras que su potencia y su peso han aumentado por término medio. A esta circunstancia y al aumento de la seguridad de los vehículos se debe el aumento de su peso total, lo que ha generado la necesidad de aumentar la superficie de contacto del neumático con el fin de mejorar la estabilidad del vehículo. El aumento de esta superficie conlleva un incremento del ruido de rodadura.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 9 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 sexies) El ruido es un factor multifacético con numerosas fuentes y factores que influyen en el sonido y el

impacto que reciben las personas. La normativa para reducir el ruido del tráfico debe reflejar estos aspectos, teniendo en cuenta el ruido de motor, del vehículo y de los románticos, la superficie de rodadura, el comportamiento del conductor y la gestión del tráfico, en actos legislativos como el Reglamento (CE) n° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales¹, y la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 junio 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental².

¹ DO L 342 de 22.12.2009, p. 46.

² DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) La Comisión debe estudiar el potencial de los sistemas de seguridad activa en los vehículos más silenciosos, como los híbridos y eléctricos, con el fin de responder de forma más adecuada al objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la infraestructura vial en las zonas urbanas, por ejemplo los invidentes, los peatones con discapacidad visual o auditiva, los ciclistas y los niños.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 ter) El nivel sonoro de los vehículos tiene un impacto directo en la calidad de vida de los ciudadanos de la Unión, especialmente en las zonas urbanas en las que el transporte público eléctrico o subterráneo, el ciclismo y la marcha están poco desarrollados o son inexistentes. También debe tenerse en cuenta el objetivo fijado por el Parlamento Europeo en su Resolución, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte¹, esto es, duplicar el número de usuarios del transporte público. La Comisión y los Estados miembros, respetando el principio de subsidiariedad, deberían fomentar el transporte público, la marcha y la bicicleta, con el fin de reducir la contaminación acústica en las ciudades.

¹ *Textos Aprobados, P7_TA(2011)0584.*

Enmienda 18

**Propuesta de Reglamento
Considerando 10 quater (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 quater) Solicita que la información sobre el ruido, en especial los datos relativos a los ensayos, esté disponible y se muestre claramente en los puntos de venta y en el material promocional de los vehículos.

Enmienda 19

**Propuesta de Reglamento
Considerando 10 quinquies (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 quinquies) El nivel sonoro de un

vehículo depende en parte de su uso y de un mantenimiento adecuado después de la compra. Es necesario, por tanto, sensibilizar a los ciudadanos de la Unión acerca de la importancia de una conducción fluida en la observancia de los límites de velocidad vigentes en cada Estado miembro.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Para que la Comisión pueda **sustituir** los requisitos técnicos del presente Reglamento **por una referencia directa a los Reglamentos n° 51 y n° 59 de la CEPE, una vez que los valores límite relativos al nuevo método de ensayo están establecidos en dichos Reglamentos, o para adaptar estos requisitos** al progreso científico y técnico, **debe** delegarse en la Comisión **la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para modificar de las disposiciones de los anexos del presente Reglamento relativas a los métodos de ensayo y a los niveles sonoros**. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas **apropiadas** durante **sus trabajos preparatorios**. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda

(12) Para que la Comisión pueda **adaptar** los requisitos técnicos del presente Reglamento al progreso científico y técnico, **deben** delegarse en la Comisión **los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para modificar los anexos del presente Reglamento relativos a los procedimientos de homologación de tipo UE por lo que respecta al nivel sonoro de un tipo de vehículo y de los sistemas de escape, los métodos y el instrumental para medir el ruido de los vehículos de motor, los sistemas silenciadores, el ruido producido por el aire comprimido, la comprobación de la conformidad de la producción, las especificaciones del lugar de ensayo, los métodos de medición para evaluar el cumplimiento de las disposiciones suplementarias sobre las emisiones sonoras y las medidas para garantizar la audibilidad de los vehículos híbridos y eléctricos**. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas **oportunas** durante **la fase preparatoria, en particular con expertos**. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Justificación

Esta enmienda es necesaria para adaptar la propuesta de la Comisión a la nueva formulación tipo de las disposiciones relativas a los actos delegados, así como para precisar con más detalle los anexos que pueden modificarse mediante actos delegados.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) El potencial de reducción del ruido procedente de la fuente de emisiones sonoras contemplada en el presente Reglamento es comparativamente inferior al que presenta el revestimiento de las carreteras con el que entran en contacto los neumáticos del vehículo. La reducción del ruido procedente de esta fuente sería más simple desde un punto de vista técnico. Los tipos de asfalto ya existentes, como el asfalto poroso, el asfalto fonoabsorbente o el asfalto optimizado para el ruido, integrados en un enfoque global que combina diversas medidas de construcción simples, ya permiten lograr una reducción de aproximadamente 10 dB a escala local. El presente Reglamento no aplica este enfoque eficaz al problema de las fuentes de ruido locales, dado que ello lastraría considerablemente los presupuestos de las administraciones públicas, y en particular los de las entidades locales. En tiempos de crisis presupuestaria sería difícil justificar este enfoque, que, por otra parte, afectaría al ámbito de la política regional y estructural.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – punto 2

Texto de la Comisión

2) «Tipo de vehículo»: conjunto de vehículos conforme a la definición del anexo II, parte B, de la Directiva 2007/46/CE.

Enmienda

2) «Tipo de vehículo»:

a) para los vehículos sometidos a ensayos de conformidad con el anexo II, punto 4.1.2.1, conjunto de vehículos conforme a la definición del anexo II, parte B, de la Directiva 2007/46/CE.

b) para los vehículos sometidos a ensayos de conformidad con el anexo II, punto 4.1.2.2, una combinación de vehículos que no difieran entre sí en lo que se refiere a:

i) la forma o los materiales de la carrocería (en particular, el compartimiento del motor y su insonorización);

ii) el tipo de motor (por ejemplo, de encendido por explosión o por compresión, dos o cuatro tiempos, de pistón alternativo o rotativo), número de cilindros y cilindrada, tipo de sistema de inyección, distribución de las válvulas, régimen de giro (S) o tipo de motor eléctrico;

iii) los vehículos con el mismo tipo de motor o diferentes relaciones de transmisión total pueden considerarse vehículos del mismo tipo.

Sin embargo, si las diferencias mencionadas anteriormente requieren un método de ensayo distinto, se considerarán un cambio de tipo.

Enmienda 23

**Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – punto 21 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

21 bis) «Punto de venta»: local en el que

***se almacenan y ponen a la venta
vehículos destinados a los consumidores;***

Justificación

A fin de garantizar que los consumidores tengan acceso a la información pertinente al plantearse la compra de un vehículo, debe difundirse ampliamente la información sobre las emisiones sonoras (el texto propuesto es coherente con la formulación del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 1222/2009 sobre el etiquetado de los neumáticos, emisiones sonoras incluidas).

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – punto 21 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

***21 ter) «Material técnico de promoción»:
manuales técnicos, prospectos, folletos y
catálogos (tanto en formato impreso como
electrónico o en línea), así como sitios
web, cuyo objetivo es la promoción de los
vehículos para el público en general.***

Justificación

A fin de garantizar que los consumidores tengan acceso a toda la información pertinente al plantearse la compra de un vehículo, debe difundirse ampliamente la información sobre el nivel sonoro.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

***3 bis. Cuando lleven a cabo controles
técnicos de los vehículos, los Estados
miembros medirán el nivel sonoro sobre
la base de los datos de homologación de
tipo UE para cada tipo de vehículo.***

Justificación

Cuando lleven a cabo los controles técnicos obligatorios de los vehículos (con el fin de asegurarse de que las emisiones sonoras de los vehículos no rebasan los límites permitidos),

los Estados miembros deben utilizar los datos sobre niveles sonoros de la homologación de tipo UE para cada tipo de vehículo, en lugar de cualquier otro criterio.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 bis

Supervisión

Los Estados miembros garantizarán la supervisión efectiva de sus respectivos mercados de conformidad con el Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos¹. Llevarán a cabo controles apropiados a una escala adecuada de las características de los productos, de conformidad con los principios establecidos en el artículo 19, apartado 1, de dicho Reglamento.

¹ **DO L 218 de 13.8.08, p. 30.**

Justificación

En aras del correcto funcionamiento del mercado interior y de una competencia saludable entre las industrias, es importante garantizar un elevado nivel de supervisión del mercado, tanto en lo que se refiere a los productos que circulan en el interior de la Comunidad como a los procedentes de fuera del EEE. Por consiguiente, los Estados miembros y sus respectivos organismos de supervisión del mercado deben controlar y supervisar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento. Este aspecto es extremadamente importante para satisfacer las exigencias de protección del interés público, como las relativas a la salud y la seguridad en general, la salud y la seguridad en el lugar de trabajo y la protección de los consumidores y el medio ambiente.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los fabricantes se asegurarán de que el sistema de reducción del ruido esté diseñado, construido y montado de manera que resista razonablemente los fenómenos de corrosión a los que esté expuesto, teniendo en cuenta las condiciones de utilización del vehículo.

Enmienda

2. Los fabricantes se asegurarán de que el sistema de reducción del ruido esté diseñado, construido y montado de manera que resista razonablemente los fenómenos de corrosión a los que esté expuesto, teniendo en cuenta las condiciones de utilización del vehículo **y las condiciones climáticas variables en función de las regiones.**

Enmienda 28

**Propuesta de Reglamento
Artículo 6**

Texto de la Comisión

El nivel sonoro medido de conformidad con lo dispuesto en el anexo II no deberá superar los límites establecidos en el anexo III.

Enmienda

En las condiciones de ensayo que se establecen en el anexo II se tendrán en cuenta las condiciones de conducción en carretera típicas y los requisitos de ensayo de otros componentes esenciales del vehículo, ya cubiertos por el Reglamento (CE) n° 661/2009. El nivel sonoro medido de conformidad con lo dispuesto en el anexo II y redondeado al número entero más próximo no deberá superar los límites establecidos en el anexo III.

Justificación

De conformidad con los principios de la mejora del marco regulador, es importante garantizar que las condiciones de ensayo contempladas en el Reglamento no tengan un impacto excesivo en los fabricantes de componentes que ya han adoptado medidas importantes para reducir las emisiones sonoras, especialmente la industria del neumático. En este contexto, debe insistirse en la exactitud de las condiciones de ensayo y «las «condiciones de conducción en carretera típicas» deben indicarse como condición para validar los límites establecidos en el anexo III. Para adaptar esta propuesta al resto de legislación de la UE sobre el ruido, los niveles sonoros medidos deben notificarse de un modo sistemático. Todos los reglamentos establecen la comunicación del resultado final como un valor entero pleno. Se propone que esta práctica también se mantenga en el presente Reglamento.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 7

Texto de la Comisión

En el plazo de tres años a partir de la fecha mencionada en el anexo III, tercera columna, fase 1, del presente Reglamento, la Comisión ***llevará a cabo un estudio pormenorizado para determinar si*** los límites de ruido ***resultan adecuados***. A partir de las conclusiones del estudio, la Comisión, si procede, podrá presentar propuestas de modificación del presente Reglamento.

Enmienda

Después de la fecha mencionada en el anexo III, tercera columna, fase 1, del presente Reglamento, la Comisión ***completará el examen de*** los límites de ruido ***a que se refiere dicho anexo III***. ***Dicho examen incluirá una evaluación de impacto que comportará a su vez una evaluación global del impacto en la industria del automóvil y, en particular, en sus industrias auxiliares, teniendo en cuenta los efectos de otras normativas, — por ejemplo, en el ámbito de la reducción de las emisiones de CO₂ y la seguridad— en el nivel sonoro de los vehículos de motor***. Sobre la base de este examen y de la correspondiente evaluación de impacto, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta dirigida a modificar el presente Reglamento de la forma más neutra posible desde el punto de vista de la competencia. ***Los valores límite a que se refiere el anexo III, columna 4, fase 2, entrarán en vigor seis años después de la confirmación de la evaluación de impacto y de que la Comisión haya completado el proceso de examen***.

Justificación

Para la propuesta inicial de la Comisión no se efectuó una evaluación de impacto apropiada sobre la base de la nueva clasificación de vehículos exigida. Por consiguiente, es muy necesario solicitar una población de impacto antes de emprender otras reducciones importantes. Una vez completado el proceso de examen, podrán entrar en vigor los valores límite de la fase 2 respetando el tiempo que necesita la industria para el desarrollo técnico correspondiente.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Las propuestas de modificación del

presente Reglamento presentadas de conformidad con el primer párrafo reflejarán las nuevas normas establecidas por la Organización Internacional de Normalización, y en particular la norma ISO 10844:2011.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafos 1 bis y 1 ter (nuevos)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los vehículos deberán cumplir automáticamente los requisitos establecidos en el anexo X si el fabricante del vehículo suministra a la autoridad de homologación de tipo documentos técnicos que acrediten la diferencia entre el régimen máximo y mínimo del motor de los vehículos en $BB'17 \leq 0,15 \times S$, en el caso de cualquier condición de ensayo dentro del rango de control de las ASEP definido en el anexo VIII, punto 3.3, con respecto a las condiciones establecidas en el anexo II.

Quedan exentos de las ASEP los vehículos de la categoría N1 si cumplen una de las siguientes condiciones:

a) una cilindrada $\leq 660 \text{ cm}^3$ y una relación potencia/masa (PMR), calculada utilizando el peso máximo autorizado del vehículo, que sea ≤ 35 ;

b) una carga útil $\geq 850 \text{ kg}$ y una relación potencia/masa (PMR), calculada utilizando el peso máximo autorizado del vehículo, que sea ≤ 40 ;

Justificación

La enmienda introduce requisitos proporcionados por las PYME en crecimiento. Por otra parte, las normas ASEP de la CEPE se corresponden con el comportamiento de los vehículos M1 típicos, y el grupo de expertos y responsable recomendó la exclusión de otras categorías. La finalidad de las ASEP es evitar emisiones sonoras inesperadas que no se correspondan con los resultados de los ensayos de la homologación de tipo. Puesto que este comportamiento no se ha observado nunca en los vehículos N1, la enmienda garantiza que queden excluidos de los

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Quedan exentos de las ASEP los vehículos de la categoría N1 si se cumple una de las siguientes condiciones:

a) una cilindrada inferior o igual a 660 cm³ y una relación potencia/masa (PMR), calculada utilizando el peso máximo autorizado del vehículo, que no sea superior a 35;

b) una carga útil mínima de 850 kg y una relación potencia/masa (PMR), calculada utilizando el peso máximo autorizado del vehículo, que no sea superior a 40;

Justificación

Los requisitos relativos a las ASEP (Additional Sound Emission Provisions) han sido concebidos para un comportamiento típico de los sistemas de readaptación y vehículos M1 con el fin de detectar emisiones sonoras inesperadas a altos regímenes del motor. Las ASEP han sido elaboradas y aprobadas por el grupo de expertos sobre emisiones sonoras del Grupo de trabajo 29 de la CEPE, del que es miembro la Comisión Europea. El mismo grupo de expertos ha recomendado, con buen criterio, que se excluyan las furgonetas de reparto de conformidad con lo establecido en las letras a) y b), ya que no cabe esperar ningún beneficio para el medio ambiente y los esfuerzos y los costes relacionados con las pruebas de verificación serían económicamente desproporcionados debido a la variedad mucho mayor de furgonetas de reparto con respecto a los turismos.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Las emisiones sonoras del vehículo en condiciones de conducción en carretera típicas, que son diferentes de las del ensayo de homologación de tipo establecido en el anexo II, no se desviarán del resultado del

2. Las emisiones sonoras del vehículo en condiciones de conducción en carretera típicas, que son diferentes de las del ensayo de homologación de tipo establecido en el anexo II, no se desviarán del resultado del

ensayo *de una manera no razonable*.

ensayo.

Justificación

Las emisiones sonoras habituales en condiciones de conducción típicas no deben desviarse de los resultados de los ensayos.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. El fabricante del vehículo no modificará, adaptará ni introducirá intencionadamente ningún dispositivo o procedimiento mecánico, eléctrico, térmico o de otro tipo con el único fin de cumplir de los requisitos sobre emisiones sonoras contemplados en el presente Reglamento que no sea operativo durante el funcionamiento en carretera típico en condiciones aplicables a las ASEP.

Enmienda

3. El fabricante del vehículo no modificará, adaptará ni introducirá intencionadamente ningún dispositivo o procedimiento mecánico, eléctrico, térmico o de otro tipo con el único fin de cumplir de los requisitos sobre emisiones sonoras contemplados en el presente Reglamento que no sea operativo durante el funcionamiento en carretera típico en condiciones aplicables a las ASEP. ***Estas medidas se denominan generalmente «técnicas de evitación».***

Justificación

En aras de la claridad de esta disposición. La intención legislativa es impedir o prevenir los vacíos normativos.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En la solicitud de homologación de tipo, el fabricante proporcionará una declaración, redactada con arreglo al modelo que figura en el anexo VIII, apéndice 1, de que el tipo de vehículo que se va a homologar cumple los requisitos del artículo 8, ***apartados 1 y 2.***

Enmienda

5. En la solicitud de homologación de tipo, el fabricante proporcionará una declaración, ***respaldada por los resultados de ensayos apropiados,*** redactada con arreglo al modelo que figura en el anexo VIII, apéndice 1, de que el tipo de vehículo que se va a homologar cumple los requisitos del artículo 8.

Justificación

El artículo 8 debe aplicarse plenamente, con el fin de brindar la seguridad jurídica necesaria.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 8 bis

Información al consumidor

Los fabricantes y distribuidores de vehículos garantizarán que el nivel sonoro en decibelios (dB(A)), con arreglo a métodos de ensayo armonizados de homologación de tipo para cada vehículo, se exponga en un lugar destacado en el punto de venta y en el material técnico de promoción.

Al término de una evaluación de impacto global y en el plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, una propuesta relativa a la información de los consumidores. Dicha propuesta podrá integrarse en la Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos¹.

¹ DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Artículo 8 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 8 ter

Clasificación y calidad de la superficie de la calzada

La Comisión, de acuerdo con los plazos de revisión establecidos en la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental¹, considerará la posibilidad de introducir un sistema de clasificación de la superficie de la calzada que especifique el ruido de rodadura típico de cada calzada de la Unión Europea y, si procede, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario.

La Comisión evaluará la posibilidad de introducir un requisito que obligue a los Estados miembros a facilitar información sobre la calidad de la superficie de la calzada en los mapas estratégicos de ruido previstos en la Directiva 2002/49/CE.

¹ DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

Justificación

La calidad de la superficie de la calzada influye notablemente en las emisiones de ruido de rodadura de los vehículos. Por el momento, no existe ningún enfoque estratégico que permita disponer de una visión global de la calidad de las calzadas en la UE. Esta enmienda permitirá a los Estados miembros y a las comunidades determinar las zonas en las que es aconsejable mejorar el pavimento con vistas a reducir el ruido ambiental.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento
Artículo 9

Texto de la Comisión

Artículo 9

En aquellos casos en que los fabricantes decidan instalar un SAAV en los vehículos, se cumplirán los requisitos del anexo X.

Enmienda

Artículo 9

En aquellos casos en que los fabricantes decidan instalar un SAAV en los vehículos, ***garantizarán que el sonido generado por dicho dispositivo sea continuo e informe a los peatones y usuarios vulnerables de la vía pública de que un vehículo se encuentra en funcionamiento. El sonido deberá indicar fácilmente el comportamiento del vehículo y podría tener unas características similares al sonido de un vehículo de la misma categoría equipado con un motor de combustión interna que funcione en las mismas condiciones,*** y se cumplirán los requisitos del anexo X.

En el plazo de un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión evaluará la necesidad de revisarlo teniendo en cuenta, entre otros aspectos, si los sistemas de seguridad activa podrían responder de forma más adecuada al objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la infraestructura vial en las zonas urbanas en comparación con los sistemas de aviso acústico o como un complemento de los mismos, y, si procede, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, que contemple un nivel sonoro máximo para los SAAV instalados en los vehículos.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Se ***facultará*** a la Comisión para adoptar

Enmienda

1. ***Con miras a adaptar los requisitos***

actos delegados a fin de modificar los anexos ***I a XI***.

técnicos del presente Reglamento al progreso científico y técnico, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 11 a fin de modificar los anexos I, II y IV a XII.

Justificación

De conformidad con el artículo 290 del TFUE, solo podrán delegarse en la Comisión los elementos no esenciales del acto legislativo, mientras que los elementos esenciales estarán reservados al acto legislativo. Las disposiciones del anexo III, es decir, los valores límite de emisiones sonoras y el plazo de ejecución (fases), son elementos esenciales de la propuesta, por lo que deben estar reservados a los colegisladores. Esta enmienda también es necesaria para adaptar la propuesta de la Comisión a la nueva formulación tipo de las disposiciones relativas a los actos delegados.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Cuando los valores límite relativos al método de ensayo estén establecidos en el Reglamento nº 51 de la CEPE, la Comisión ***sopesará la sustitución de*** los requisitos técnicos establecidos en el anexo III por una referencia directa a los requisitos correspondientes de los Reglamentos nº 51 y nº 59 de la CEPE.

Enmienda

2. Cuando los valores límite relativos al método de ensayo estén establecidos en el Reglamento nº 51 de la CEPE, la Comisión ***considerará la posibilidad de sustituir*** los requisitos técnicos establecidos en el anexo III por una referencia directa a los requisitos correspondientes de los Reglamentos nº 51 y nº 59 de la CEPE, ***a condición de que este procedimiento no socave las normas ambientales y de salud de la Unión y teniendo debidamente en cuenta las opiniones del Parlamento Europeo y del Consejo, y, si procede, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo dirigida a modificar el anexo III de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario.***

Justificación

De conformidad con el artículo 290 del TFUE, solo podrán delegarse en la Comisión los elementos no esenciales del acto legislativo, mientras que los elementos esenciales estarán reservados al acto legislativo. Las disposiciones del anexo III, es decir, los valores límite de emisiones sonoras y el plazo de ejecución (fases), son elementos esenciales de la propuesta, por lo que deben estar reservados a los colegisladores.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Se **facultará** a la Comisión para adoptar actos delegados **con arreglo a** las condiciones establecidas en el presente artículo.

Enmienda

1. Se **otorgan** a la Comisión **los poderes** para adoptar actos delegados **en** las condiciones establecidas en el presente artículo.

Justificación

Esta enmienda es necesaria para adaptar la propuesta de la Comisión a la nueva formulación tipo de las disposiciones relativas a los actos delegados.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Se facultará a la Comisión para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 10, apartado 1, por un período de tiempo indeterminado a partir de la fecha de adopción del presente Reglamento.

Enmienda

2. Se facultará a la Comisión para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 10, apartado 1, por un período de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. **La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

Justificación

La duración de la delegación de poderes en la Comisión debería limitarse a un periodo de cinco años, prorrogables en caso de que se cumplan determinadas condiciones, como la elaboración de un informe, y si ni el Parlamento ni el Consejo se oponen a ello. Esta enmienda tiene en cuenta la nueva redacción tipo relativa a los actos delegados.

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La delegación de poderes **a que se refiere** el artículo 10, apartado 1, podrá ser revocada en **todo** momento por el Parlamento Europeo o el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de **la competencia** que en ella se **especifique**. Surtirá efecto **el** día siguiente **al** de **la** publicación **de la decisión** en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior **precisada** en **dicha decisión**. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Enmienda

3. La delegación de poderes **mencionada en** el artículo 10, apartado 1, podrá ser revocada en **cualquier** momento por el Parlamento Europeo o **por** el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de **los poderes** que en ella se **especifiquen**. **La decisión** surtirá efecto **al** día siguiente de **su** publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior **indicada en la misma**. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Justificación

Esta enmienda es necesaria para adaptar la propuesta de la Comisión a la nueva formulación tipo de las disposiciones relativas a los actos delegados.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 10, apartado 1, entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará **un mes a instancia** del Parlamento Europeo o del Consejo.

Enmienda

5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 10, apartado 1, entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará **dos meses a iniciativa** del Parlamento Europeo o del Consejo.

Justificación

Esta enmienda es necesaria para adaptar la propuesta de la Comisión a la nueva formulación

tipo de las disposiciones relativas a los actos delegados.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 12

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 12

Suprimido

Objeciones a los actos delegados

- 1. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación. Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará un mes.***
- 2. Si, a la expiración de dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, o si, antes de dicha fecha, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que han decidido no presentar objeciones, el acto delegado entrará en vigor en la fecha prevista en sus disposiciones.***
- 3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones al acto delegado, este último no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.***

Justificación

El artículo 12 es innecesario dado lo dispuesto en el artículo 11, apartado 5. Esta enmienda adaptará, por consiguiente, la propuesta de la Comisión a la nueva formulación tipo de las disposiciones relativas a los actos delegados.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 13

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 13

Procedimiento de urgencia

Suprimido

1. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 1, entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables mientras no se formule objeción alguna, conforme a lo dispuesto en el apartado 2. En la notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo se expondrán los motivos por los cuales se ha recurrido al procedimiento de urgencia.

2. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 11, apartado 5. En tal caso, la Comisión derogará el acto sin demora tras la notificación de la decisión de objetar por parte del Parlamento Europeo o del Consejo.

Justificación

El uso del procedimiento de urgencia no está debidamente justificado, ni en el artículo 10 ni en los considerandos, por lo que ha de suprimirse el artículo 13.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Anexo I – punto 5.2.2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5.2.2 bis. Los valores límite que figuran en el cuadro del anexo III se aplicarán con un margen razonable de tolerancia durante la medición.

Justificación

Las actuales disposiciones de todos los reglamentos sobre emisiones sonoras permiten aplicar márgenes de tolerancia para la producción.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Anexo II – punto 3.2.1 – primera frase

Texto de la Comisión

3.2.1. El vehículo sometido a ensayo **se elegirá de manera que todos** los vehículos **del mismo tipo que se comercialicen cumplan los requisitos del presente Reglamento.**

Enmienda

3.2.1. El vehículo sometido a ensayo **será representativo de** los vehículos **que vayan a introducirse en el mercado como especifica el fabricante.**

Justificación

Las actuales disposiciones de todos los reglamentos sobre emisiones sonoras permiten aplicar márgenes de tolerancia para la producción.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Anexo II – punto 3.2.2

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
3.2.2. Las emisiones de ruido de rodadura se establecen en el Reglamento (CE) nº 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor. Los neumáticos que vayan a utilizarse en el ensayo deberán ser representativos del vehículo, serán elegidos por el fabricante de este y se anotarán en el anexo I, apéndice 3, del presente Reglamento. Deberán ser de un tamaño que se corresponda con los tamaños designados para el vehículo como equipamiento original. El neumático deberá estar comercialmente disponible en el mercado al mismo tiempo que el vehículo. 2/ La presión de los neumáticos deberá ser la recomendada por el fabricante del vehículo para la masa de ensayo de este. Los neumáticos deberán tener, al menos , la	3.2.2. Las emisiones de ruido de rodadura se establecen en el Reglamento (CE) nº 661/2009, relativo a la seguridad general de los vehículos de motor. Los neumáticos que vayan a utilizarse en el ensayo deberán ser representativos del vehículo, serán elegidos por el fabricante de este y se anotarán en el anexo I, apéndice 3, del presente Reglamento. Deberán ser de un tamaño que se corresponda con los tamaños designados para el vehículo como equipamiento original. El neumático deberá estar comercialmente disponible en el mercado al mismo tiempo que el vehículo. 2/ La presión de los neumáticos deberá ser la recomendada por el fabricante del vehículo para la masa de ensayo de este. Los neumáticos deberán tener la profundidad

profundidad legal del dibujo.	legal del dibujo.
^{2/} Puesto que la contribución de los neumáticos a la emisión sonora total es significativa, se prestará atención a las disposiciones reglamentarias vigentes sobre las emisiones sonora producidas por el contacto de los neumáticos con la calzada. Los neumáticos de tracción, los de nieve y los de uso especial se excluirán durante las mediciones en el marco de la homologación de tipo y de la conformidad de la producción a instancia del fabricante, conforme <i>al</i> Reglamento n° 117 de la CEPE (DO L 231 de 29.8.2008, p. 19).	^{2/} Puesto que la contribución de los neumáticos a la emisión sonora total es significativa, se prestará atención a las disposiciones reglamentarias vigentes sobre las emisiones sonora producidas por el contacto de los neumáticos con la calzada. Los neumáticos de tracción, los de nieve y los de uso especial se excluirán durante las mediciones en el marco de la homologación de tipo y de la conformidad de la producción a instancia del fabricante, conforme a las últimas enmiendas introducidas en el Reglamento n° 117 de la CEPE.

Justificación

Tal como se aprobó en 2011 en el 53 período de sesiones del GRB (un grupo de expertos sobre el ruido en el seno del Grupo de Trabajo 29, el grupo de trabajo encargado de desarrollar normas armonizadas en todo el mundo para los vehículos) de la CEPE en Ginebra, del que es parte la Comisión Europea.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Anexo II – punto 4.1.2.1.4.1 – letras a, b y c

Texto de la Comisión

a) Si una relación de transmisión específica ofrece una aceleración con un margen de tolerancia del $\pm 5\%$ de la aceleración de referencia, $awot\ ref$, no superior a **3,0 m/s²**, el ensayo debe realizarse con esa relación de transmisión.

b) Si ninguna de las relaciones de transmisión ofrece la aceleración necesaria, debe entonces elegirse una relación de transmisión «i» y una relación de transmisión «i+1» con una aceleración mayor y una aceleración menor, respectivamente, que la aceleración de referencia. Si el valor de la aceleración con la relación de transmisión «i» no supera los **3,0 m/s²**, deben utilizarse en el ensayo ambas relaciones de transmisión. La relación de ponderación con respecto a la aceleración de referencia, $awot\ ref$, se

Enmienda

a) Si una relación de transmisión específica ofrece una aceleración con un margen de tolerancia del $\pm 5\%$ de la aceleración de referencia, $awot\ ref$, no superior a **2,0 m/s²**, el ensayo debe realizarse con esa relación de transmisión.

b) Si ninguna de las relaciones de transmisión ofrece la aceleración necesaria, debe entonces elegirse una relación de transmisión «i» y una relación de transmisión «i+1» con una aceleración mayor y una aceleración menor, respectivamente, que la aceleración de referencia. Si el valor de la aceleración con la relación de transmisión «i» no supera los **2,0 m/s²**, deben utilizarse en el ensayo ambas relaciones de transmisión. La relación de ponderación con respecto a la aceleración de referencia, $awot\ ref$, se

calcula como sigue:

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

c) Si el valor de aceleración de la relación de transmisión «i» supera los **3,0 m/s²**, deberá utilizarse la primera relación de transmisión que ofrezca una aceleración inferior a **3,0 m/s²**, a no ser que la relación de transmisión «i+1» ofrezca una aceleración inferior a la aurban. En este caso se utilizarán dos marchas, «i» e «i+1», incluida la marcha «i» con una aceleración superior a **3,0 m/s²**. En los demás casos no se utilizará ninguna otra marcha. La aceleración alcanzada durante el ensayo, awot test, se utilizará en lugar de la awot ref para calcular el factor kP de potencia parcial.

calcula como sigue:

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

c) Si el valor de aceleración de la relación de transmisión «i» supera los **2,0 m/s²**, deberá utilizarse la primera relación de transmisión que ofrezca una aceleración inferior a **2,0 m/s²**, a no ser que la relación de transmisión «i+1» ofrezca una aceleración inferior a la aurban. En este caso se utilizarán dos marchas, «i» e «i+1», incluida la marcha «i» con una aceleración superior a **2,0 m/s²**. En los demás casos no se utilizará ninguna otra marcha. La aceleración alcanzada durante el ensayo, awot test, se utilizará en lugar de la awot ref para calcular el factor kP de potencia parcial.

Justificación

Las estadísticas sobre conducción disponibles para el desarrollo del nuevo procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros muestran que el uso de un índice de aceleración superior a 2 m/s² no está justificado. Además, el procedimiento de control obligatorio para este nuevo Reglamento entre 2007 y 2010 se basó en un valor de ensayo de 2 m/s².

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Anexo III

Texto de la Comisión

Anexo III Valores límite

El nivel sonoro medido de conformidad con lo dispuesto en el anexo II no deberá superar los límites siguientes:

Categoría de vehículo	Descripción de la categoría	Valores límite expresados en dB(A) [decibelios(A)]					
		Valores límite para la homologación de tipo de nuevos tipos de vehículos		Valores límite para la homologación de tipo de nuevos tipos de vehículos		Valores límite para la matriculación, venta o puesta en servicio de vehículos nuevos	
		Fase 1: válidos desde [2 años después de la publicación]		Fase 2: válidos desde [5 años después de la publicación]		Fase 3: válidos desde [7 años después de la publicación]	
		Generalidades	Todoterreno*	Generalidades	Todoterreno*	Generalidades	Todoterreno*
M	Vehículos utilizados para el transporte de						

	pasajeros						
M_1	Nº de asientos < 9	70	71**	68	69**	68	69**
M_1	Nº de asientos ≤ 9; PMR > 150 kW/tonelada	71	71	69	69	69	69
M_2	Nº de asientos > 9; masa ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M_2	Nº de asientos > 9; 2 toneladas < masa ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
M_2	Nº de asientos > 9; 3,5 t < masa ≤ 5 t; potencia nominal del motor < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M_2	Nº de asientos > 9; 3,5 t < masa ≤ 5 t; potencia nominal del motor ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M_3	Nº de asientos > 9; masa > 5 t; potencia nominal del motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M_3	Nº de asientos > 9; masa > 5 t; potencia nominal del motor ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Vehículos utilizados para el transporte de mercancías						
N_1	masa ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N_1	2 toneladas < masa ≤ 3,5 t	72	73	70	71	70	71
N_2	3,5 t < masa ≤ 12 t; potencia nominal del motor < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N_2	3,5 t < masa ≤ 12 t; 75 ≤ potencia nominal del motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N_2	3,5 t < masa ≤ 12 t; potencia nominal del motor ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N_3	masa > 12 t; 75 ≤ potencia nominal del motor < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N_3	masa > 12 t; potencia nominal del motor ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80
*		El aumento de los valores límites solo será válido si el vehículo se ajusta a la definición pertinente de vehículos todoterreno que figura en					

	<i>el anexo II, parte A, punto 4, de la Directiva 2007/46/CE.</i>
**	<i>Para los vehículos de la categoría M1 el aumento de los valores límite para los vehículos todoterreno solo es válidos si la masa máxima autorizada > 2 toneladas.</i>

Enmienda

Anexo III Valores límite

El nivel sonoro medido de conformidad con lo dispuesto en el anexo II, **redondeado al número entero inferior más próximo cuando la fracción sea inferior a 0,5 y redondeado al número entero superior más próximo cuando la fracción sea superior a 0,5**, no deberá superar los límites siguientes:

Categoría de vehículo	Descripción de la categoría	Valores límite para la homologación de tipo de nuevos tipos de vehículos, expresados en dB(A)	Valores límite para la homologación de tipo de nuevos tipos de vehículos y para la matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos nuevos, expresados en dB(A)
		Fase 1: válidos desde [6 años después de la publicación]	Fase 2: válidos desde [8 años después de la publicación]
M	Vehículos utilizados para el transporte de pasajeros		
M₁	Nº de asientos ≤ 9; ≤ 125 kW/tonelada	68	68
	Nº de asientos ≤ 9; 125kW/tonelada < PMR ≤ 150kW/tonelada	69	69
	Nº de asientos ≤ 9; PMR > 150 kW/tonelada	71	71
M₂	Nº de asientos > 9; masa ≤ 2,5 t	69	69
	Nº de asientos > 9; 2,5 toneladas < masa ≤ 3,5 t	71	71
	Nº de asientos > 9; 3,5 toneladas < masa ≤ 5 t	72	72
M₃	Nº de asientos > 9; masa > 5 t; potencia nominal del motor ≤ 180kW	73	73
	Nº de asientos > 9; masa > 5 t; 180 < potencia nominal del motor ≤ 250 kW	75	75
	Nº de asientos > 9; masa > 5 t; potencia nominal del motor > 250kW	76	76
N	Vehículos utilizados para el transporte de mercancías		
N₁	masa ≤ 2,5 t	69	69
	2,5 toneladas < masa ≤ 3,5 t	70	70
	3,5 toneladas < masa	72	72

N_2	≤ 12 t potencia nominal del motor < 150 kW		
	3,5 toneladas < masa ≤ 12 t potencia nominal del motor ≥ 150 kW	75	75
N_3	masa > 12 t; potencia nominal del motor ≤ 180 kW	75	75
	masa > 12 t; 180 < potencia nominal del motor ≤ 250 kW	77	77
	masa > 12 t; potencia nominal del motor ≥ 250 kW	79	79
*		Los valores límite se incrementarán en 1dB para los vehículos que se ajusten a la definición pertinente de vehículos todoterreno que figura en el anexo II, parte A, punto 4, de la Directiva 2007/46/CE.	

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Anexo VI – punto 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Debe elegirse un vehículo, que será sometido a los ensayos establecidos en el punto 2. Si los resultados de los ensayos cumplan los requisitos sobre conformidad de la producción del anexo X de la Directiva 2007/46/CE, se considerará que el vehículo cumple las disposiciones relativas a la conformidad de la producción.

Enmienda

Debe elegirse un vehículo, que será sometido a los ensayos establecidos en el punto 2. Si los resultados de los ensayos cumplan los requisitos sobre conformidad de la producción del anexo X de la Directiva 2007/46/CE, se considerará que el vehículo cumple las disposiciones relativas a la conformidad de la producción. **Los requisitos aplicables en materia de conformidad de la producción corresponden a los valores límite establecidos en el anexo III con un margen adicional de 1 dB(A).**

Justificación

Al igual que en otros reglamentos, como el Reglamento (CE) n° 661/2009, y conforme a las especificaciones establecidas en la legislación vigente, se prevé un margen adicional de 1 dB para los controles de la conformidad de la producción.

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento
Anexo VII – punto 1 – nota 1

Texto de la Comisión

^{1/} **ISO 10844:1994**

Enmienda

^{1/} ***Durante los primeros cinco años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, los fabricantes podrán utilizar pistas de ensayo certificadas con arreglo a la norma ISO 10844:1994 o ISO 10844:2011. Transcurrido este plazo, los fabricantes utilizarán únicamente pistas de prueba que guarden conformidad con la norma ISO 10844:2011.***

Justificación

En marzo de 2011, la norma ISO10844:1994 fue actualizada como nueva norma ISO 10844:2011. Sin embargo, el nuevo texto todavía no se ha introducido en todos los reglamentos de la CEPE sobre instalaciones de ensayo de vehículos y neumáticos. Por ello, es importante prever un período de transición entre ambas normas para que los fabricantes puedan remodelar las pistas cuando sea necesario y la CEPE pueda introducir la referencia a la nueva norma en sus propios reglamentos.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento
Anexo VII – punto 3.2.2 – párrafo 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Además de los requisitos establecidos en los puntos 1 a 3.2.2, también se cumplirán los siguientes:

Enmienda

Además de los requisitos establecidos en los puntos 1 a 3.2.2, también se cumplirán los siguientes ***requisitos de la norma ISO 10844:2011 o se hará referencia a la norma ISO 10844:1994 durante un período transitorio de 5 años:***

Justificación

Este requisito debe mantener la coherencia con el párrafo 1 del anexo VII del presente Reglamento y con el trabajo realizado por la CEPE. Los requisitos establecidos en este párrafo, de la letra a) a la letra g), proceden de la norma ISO 10844:2011. Sin embargo, esta norma aún no se ha incluido en ningún reglamento CEPE. Por tanto, es necesario hacer referencia también a la versión anterior de la norma ISO 10844:1994 durante un período transitorio de cinco años para que la CEPE pueda modificar sus propios reglamentos y las instalaciones de ensayo tengan la posibilidad de introducir los cambios que requiere la versión 2011 de dicha norma.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Anexo VII – punto 4.3 – apartado 1

Texto de la Comisión

A los efectos de la presente norma, deberán efectuarse mediciones de la profundidad de textura en al menos diez puntos espaciados uniformemente a lo largo del recorrido de las ruedas por el tramo de ensayo, tomándose el valor medio para compararlo con la profundidad de textura mínima especificada. Para la descripción del procedimiento, véase la norma ISO 10844:1994.

Enmienda

A los efectos de la presente norma, deberán efectuarse mediciones de la profundidad de textura en al menos diez puntos espaciados uniformemente a lo largo del recorrido de las ruedas por el tramo de ensayo, tomándose el valor medio para compararlo con la profundidad de textura mínima especificada. Para la descripción del procedimiento, véase la norma ISO 10844:2011.

Justificación

El Reglamento debe estar en consonancia con las actuales normas ISO.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Anexo VIII – punto 2.3 – línea 4 «Aceleración del vehículo»

Texto de la Comisión

Aceleración del vehículo a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

Enmienda

Aceleración del vehículo a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 4,0 \text{ m/s}^2$

Justificación

El coeficiente de aceleración requerido en los ensayos para las ASEP tal como establece la propuesta de la Comisión no es representativo de las condiciones de conducción urbana. Por otra parte, los ensayos se hacen cada vez más complejos y difíciles de repetir de forma coherente a aceleraciones más elevadas. El conjunto de datos utilizado para los ensayos para las ASEP no deriva de los datos del método B. En realidad, el método B y dichos ensayos no mantienen ninguna relación. Por consiguiente, el cambio al método B no requiere una réplica en los ensayos para las ASEP. Por lo demás, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto completa que justifique la modificación de 4,0 a 5,0 m/s².

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento

Anexo VIII – punto 2.4 – párrafo 2 bis (nuevo)

Para que los ensayos para las ASEP sean representativos y repetibles (para las autoridades de homologación de tipo), deberán someterse los vehículos a ensayos en los que se emplee la calibración de producción de caja de cambios.

Justificación

La calibración de producción de caja de cambios es necesaria por las siguientes razones: A medida que la caja de cambios debe funcionar fuera de sus parámetros «normales», es necesaria una calibración para «mantener» las marchas seleccionadas durante los ensayos para las ASEP. Con respecto a este punto, cabe destacar que no se encuentra disponible una calibración especial para los coches de producción. No es factible, por tanto, la conformidad de la producción. Aceleración no lineal: mantener una marcha elevada y aplicar la máxima potencia desde bajas RPM (revoluciones por minuto) puede provocar un efecto de combustión en antorcha en el motor. Este efecto es causado por el «deslizamiento» del convertidor a bajas RPM.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento

Anexo IX - parte A – punto 1 – párrafo 1

El sistema de aviso acústico de vehículo es un ***dispositivo generador de sonido concebido para informar*** a los peatones y a los usuarios vulnerables de la vía pública.

El sistema de aviso acústico de vehículo es un ***sistema para vehículos eléctricos híbridos y eléctricos puros de transporte por carretera que informa del funcionamiento del vehículo*** a los peatones y a los usuarios vulnerables de la vía pública.

Justificación

La definición de SAAV en el correspondiente anexo IX debe ajustarse a la definición de SAAV que figura en el artículo 3, apartado 21.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Anexo IX – parte A – punto 4 – letra a

Texto de la Comisión

a) El sonido generado por el SAAV debe ser un sonido continuo que informe a los peatones y usuarios vulnerables de la vía pública de que un vehículo está funcionando.

Sin embargo, no se admitirán los tipos de sonido siguientes y tipos similares:

i) sirena, claxon, sonería, campana y sonidos de vehículos de urgencias,

ii) sonidos de alarma, p. ej., de incendio, de robo, de presencia de humo,

iii) sonidos intermitentes.

Se evitarán los tipos de sonido siguientes y tipos similares:

iv) sonidos melódicos, sonidos de animales e insectos,

v) sonidos que dificulten la identificación de un vehículo y/o su funcionamiento (p. ej., aceleración, desaceleración, etc.).

Enmienda

a) El sonido generado por el SAAV debe ser un sonido continuo que informe a los peatones y usuarios vulnerables de la vía pública de que un vehículo está funcionando. ***El sonido debe indicar fácilmente el comportamiento del vehículo y debe ser similar al sonido de un vehículo de la misma categoría equipado con un motor de combustión interna.***

Justificación

La enumeración de los distintos tipos de sonido cuyo uso en los SAAV no es admisible debe sustituirse por una descripción clara de las características de los sonidos admisibles.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Anexo IX – parte A – punto 4 – letras b y c

Texto de la Comisión

b) El sonido generado por el SAAV debe indicar fácilmente el comportamiento del vehículo, p. ej, a través de la variación automática del nivel sonoro o de las características en sintonía con la velocidad del vehículo.

Enmienda

b) El sonido generado por el SAAV debe indicar fácilmente el comportamiento del vehículo ***y la dirección en que se desplaza***, por ejemplo, a través de la variación automática del nivel sonoro o de las características en sintonía con la velocidad

c) El nivel sonoro producido por el SAAV no superará el nivel sonoro aproximado de un vehículo similar de la misma categoría equipado con un motor de combustión interna y que funcione en las mismas condiciones.

Aspectos medioambientales:

El desarrollo del SAAV tendrá en cuenta el impacto global del ruido en el medio ambiente.

del vehículo

c) El nivel sonoro producido por el SAAV no superará el nivel sonoro aproximado de un vehículo similar de la misma categoría equipado con un motor de combustión interna y que funcione en las mismas condiciones.

Aspectos ambientales:

El desarrollo del SAAV tendrá en cuenta el impacto global del ruido en el medio ambiente.