

**ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-060**

κατάθεση: Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

**Έκθεση****Miroslav Ouzký****A7-0435/2012**

Ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων

Πρόταση κανονισμού (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

**Τροπολογία 1****Πρόταση κανονισμού****Αιτιολογική σκέψη 1***Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή**Τροπολογία*

(1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των συστημάτων εξάτμισής τους όσον αφορά τις επιτρεπόμενες ηχοστάθμες θα πρέπει να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγεται η θέσπιση απαιτήσεων οι οποίες διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, προβλέποντας ταυτόχρονα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας ασφάλειας.

(1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου της ΕΕ για τα μηχανοκίνητα οχήματα, **καθώς τα οδικά οχήματα αποτελούν τη σημαντικότερη πηγή θορύβου στον τομέα των μεταφορών**. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των συστημάτων εξάτμισής τους όσον αφορά τις επιτρεπόμενες ηχοστάθμες θα πρέπει να εναρμονισθούν ώστε να αποφεύγεται η θέσπιση απαιτήσεων οι οποίες διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, προβλέποντας ταυτόχρονα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας

ασφάλειας καθώς και καλύτερη ποιότητα ζωής και καλύτερη υγεία. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να προβεί σε αξιολόγηση επιπτώσεων σχετικά με τους όρους σήμανσης των συνθηκών που ισχύουν όσον αφορά τα επίπεδα ρύπανσης στον αέρα και τον θόρυβο. Η εν λόγω αξιολόγηση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους διάφορους τύπους οχημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό (συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων) καθώς και τις επιπτώσεις που μια παρόμοια σήμανση θα είχε στην αυτοκινητοβιομηχανία. Μια παρόμοια σήμανση θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένα χρήσιμο εργαλείο για να ενισχύσει την ευαισθητοποίηση των καταναλωτών και να προστατεύσει τα δικαιώματά τους σχετικά με θέματα διαφάνειας πριν από την αγορά οχήματος.

## Τροπολογία 2

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(1α) Οι απαιτήσεις έγκρισης τύπου της ΕΕ εφαρμόζονται ήδη για τους σκοπούς σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης που αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> συμπεριλαμβανομένου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2007 που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων για εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων<sup>1</sup>, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων και τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατηγά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα<sup>2</sup>, του*

κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009 σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2011 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα<sup>4</sup>. Οι τεχνικές απαιτήσεις οι οποίες ισχύουν στη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις οριακές τιμές για τις εκπομπές ρύπων θα πρέπει να είναι συνεπείς με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στη νομοθεσία που αφορά τη μείωση των εκπομπών θορύβου. Οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου της ΕΕ θα πρέπει ως εκ τούτου να καθορίζονται κατά τρόπο ο οποίος θα εξασφαλίζει ότι τηρούνται και οι δύο εν λόγω στόχοι.

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

<sup>2</sup> ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

<sup>3</sup> ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1.

<sup>4</sup> ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1.

#### Αιτιολόγηση

Τα τεχνικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> περιλαμβάνουν μέτρα για τη μείωση του βάρους ενός οχήματος ενώ τα τεχνικά μέτρα για τη μείωση του θορύβου όπως οι ηχομονώσεις συνήθως επιφέρουν την αύξηση του βάρους του οχήματος και ως εκ τούτου αυξάνουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Επιπλέον, οι ηχομονώσεις μειώνουν το θόρυβο ενώ αυξάνουν ταυτόχρονα τον κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιάς στον κινητήρα.

#### Τροπολογία 3

**Πρόταση κανονισμού**  
**Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)**

**(1β) Ο θόρυβος που προέρχεται από την κυκλοφορία είναι επιβλαβής στην υγεία με πολλούς τρόπους. Παρατεταμένο άγχος που προκαλείται από τον θόρυβο μπορεί να εξαντλήσει τα αποθέματα του ανθρώπινου οργανισμού, να προκαλέσει δυσλειτουργία στη ρυθμιστική ικανότητα ενός οργάνου και, ως εκ τούτου, να περιορίσει την αποτελεσματικότητά του. Ο θόρυβος από την κυκλοφορία είναι ένας πιθανός παράγων κινδύνου για την ανάπτυξη ασθενειών, όπως υψηλή αρτηριακή πίεση και πιθανότητα καρδιακής προσβολής. Οι επιπτώσεις θα πρέπει να εξετάζονται σε σχέση με την οδηγία 2002/49/ΕΚ για τον περιβαλλοντικό θόρυβο.**

#### Τροπολογία 4

##### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

(6) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επομένως να θεσπίσει μια διαφορετική μέθοδο σε σχέση με την υποχρεωτική που προβλέπεται στην οδηγία 70/157/ΕΟΚ. Η μέθοδος αυτή θα πρέπει να βασίζεται στη μέθοδο που δημοσιεύθηκε από την ομάδα εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τους θορύβους (GRB) το 2007, η οποία ενσωματώνει την έκδοση 2007 του προτύπου ISO 362. Τα αποτελέσματα παρακολούθησης τόσο των παλαιών όσο και των νέων μεθόδων δοκιμής υποβλήθηκαν στην Επιτροπή.

(6) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επομένως να θεσπίσει μια διαφορετική μέθοδο σε σχέση με την υποχρεωτική που προβλέπεται στην οδηγία 70/157/ΕΟΚ. Η μέθοδος αυτή θα πρέπει να βασίζεται στη μέθοδο που δημοσιεύθηκε από την ομάδα εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τους θορύβους (GRB) το 2007, η οποία ενσωματώνει την έκδοση 2007 του προτύπου ISO 362. Τα αποτελέσματα παρακολούθησης τόσο των παλαιών όσο και των νέων μεθόδων δοκιμής υποβλήθηκαν στην Επιτροπή. **Επιπλέον, με σκοπό να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις που προέρχονται από την προηγούμενη μέθοδο δοκιμών, η Επιτροπή υποβάλλει, εντός 24 μηνών από την θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, αξιολόγηση επιπτώσεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την αποτελεσματική συμβολή των εξοπλισμών κύλισης των ελαστικών στη**

*μείωση του επιπέδου θορύβου των οχημάτων, επικεντρωμένη στην επίπτωση στο οδόστρωμα, και τις ερευνητικές ανάγκες στον εν λόγω συγκεκριμένο τομέα ενόψει έγκρισης νέας ευρωπαϊκής μεθόδου δοκιμών που θα λαμβάνει υπόψη και την κατάσταση του οδοστρώματος.*

#### Αιτιολόγηση

*Ο τύπος και η ποιότητα των οδοστρωμάτων έχουν επίσης επίπτωση στις εκπομπές θορύβου από την οδική κυκλοφορία. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρξει μια συνολική ευρωπαϊκή προσέγγιση που θα λαμβάνει υπόψη τις ηχητικές αποδόσεις των οδοστρωμάτων.*

#### Τροπολογία 5

##### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(8) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να μειώσει περαιτέρω τα όρια θορύβου. Θα πρέπει να λάβει υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ο οποίος εισήγαγε νέες αυστηρότερες απαιτήσεις εκπομπών θορύβου για τα ελαστικά των μηχανοκίνητων οχημάτων. Θα πρέπει επίσης να **ληφθούν ιδιαίτερα** υπόψη μελέτες που επισημαίνουν την ενόχληση και τις επιπτώσεις για την υγεία από τον θόρυβο της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και το σχετικό κόστος και τα οφέλη.

*Τροπολογία*

(8) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να μειώσει περαιτέρω τα όρια θορύβου. Θα πρέπει να λάβει υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, ο οποίος εισήγαγε νέες αυστηρότερες απαιτήσεις εκπομπών θορύβου για τα ελαστικά των μηχανοκίνητων οχημάτων **και επισήμανε την ανάγκη για μια συνεκτική και σφαιρική προσέγγιση του προβλήματος του θορύβου κύλισης, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τη σημαντική συμβολή των οδοστρωμάτων στον θόρυβο κύλισης. Αυτή η οριζόντια προσέγγιση θα μειώσει κατά τρόπο πλέον αποτελεσματικό τον συνολικό θόρυβο της οδικής κυκλοφορίας σε σύγκριση με μια τομεακή και κάθετη προσέγγιση. Η μείωση του θορύβου της οδικής κυκλοφορίας θα πρέπει επίσης να νοείται ως ένας στόχος για τη δημόσια υγεία,**

λαμβάνοντας υπόψη μελέτες που επισημαίνουν την ενόχληση και τις επιπτώσεις για την υγεία από τον θόρυβο της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και το σχετικό κόστος και τα οφέλη. **Ο παρών κανονισμός οφείλει να λαμβάνει επίσης υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες ουσιώδεις παραμέτρους<sup>1</sup>. Η Επιτροπή πρέπει να μεριμνά για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων σε συνάρτηση με την ηχητική απόδοσή τους. Επιπλέον, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η δυνατότητα σύγκρισης των διαφόρων τύπων μεταφορών από την άποψη του περιβαλλοντικού θορύβου.**

---

<sup>1</sup> *EE L 342 της 22.12.2009, σ. 46.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Ο τύπος και η ποιότητα των οδοστρωμάτων έχουν επίσης επίπτωση στις εκπομπές θορύβου από την οδική κυκλοφορία. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρξει μια συνολική ευρωπαϊκή προσέγγιση που θα λαμβάνει υπόψη τις ηχητικές αποδόσεις των οδοστρωμάτων.*

#### **Τροπολογία 6**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(8α) Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά οδούς με χαμηλές εκπομπές θορύβου, που θα απευθυνθούν στις αρμόδιες αρχές για θέματα οδών με σκοπό να τους παρέχει χρήσιμα εργαλεία ώστε να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις για πλέον βιώσιμες οδικές υποδομές.**

#### **Τροπολογία 7**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 8 β (νέα)**

*(8β) το Έκτο Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Δράσης καθόριζε το πλαίσιο για τη θέσπιση περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ένωση όσον αφορά την περίοδο 2002-2012. Το πρόγραμμα ζητούσε να υπάρξουν δράσεις στον τομέα της ρύπανσης από θόρυβο ώστε να «μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των ατόμων που επηρεάζονται συστηματικά από μακροπρόθεσμα μέσα επίπεδα θορύβου, ιδίως θορύβου από την οδική κυκλοφορία.*

#### Αιτιολόγηση

*Ο κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με προηγούμενους στόχους και φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.*

#### Τροπολογία 8

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 8 γ (νέα)**

*(8γ) Τα τεχνικά μέτρα για τον περιορισμό του θορύβου στα οχήματα πρέπει να ικανοποιούν διάφορες αντικρουόμενες απαιτήσεις, όπως π.χ. τη μείωση του θορύβου και των εκπομπών ρύπων με παράλληλη βελτίωση της ασφάλειας του οχήματος και τη διατήρηση της τιμής του σε όσο το δυνατόν χαμηλότερο επίπεδο με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη απόδοση. Η ταυτόχρονη ικανοποίηση όλων αυτών των απαιτήσεων και η εξισορρόπησή του οδηγεί συχνά την αυτοκινητοβιομηχανία στα όρια του τεχνικώς εφικτού με τα σημερινά δεδομένα. Οι σχεδιαστές αυτοκινήτων πετύχαιναν πάντα, μέχρι σήμερα, να μετατοπίζουν τα όρια, με τη χρησιμοποίηση νέων καινοτόμων υλικών και μεθόδων. Η νομοθεσία πρέπει να ορίζει ένα σαφές πλαίσιο καινοτομίας με ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει αυτό ακριβώς το*

*πλαίσιο, παρέχοντας ένα άμεσο κίνητρο για να συμβαδίζει η καινοτομία με τις ανάγκες της κοινωνίας, χωρίς να περιορίζει με κανέναν τρόπο την οικονομική ελευθερία που αποτελεί ζωτική ανάγκη για τη βιομηχανία.*

## **Τροπολογία 9**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 8 δ (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(8δ) Η ηχορρύπανση αποτελεί κυρίως τοπικό πρόβλημα, το οποίο απαιτεί όμως λύση σε επίπεδο Ένωσης. Διότι το πρώτο βήμα κάθε βιώσιμης πολιτικής για τη μείωση της ηχορρύπανσης πρέπει να είναι η σχεδίαση μέτρων μείωσης του θορύβου στην πηγή. Τα οχήματα, που αποτελούν το αντικείμενο του παρόντος κανονισμού, είναι εξ ορισμού κινητή πηγή θορύβου, και συνεπώς δεν επαρκούν μέτρα σε καθαρώς εθνικό επίπεδο.*

## **Τροπολογία 10**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 8 ε (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(8ε) Μπορεί να αναληφθεί σημαντική δράση για την ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών κατά τρόπο που να επιτυγχάνεται η μέγιστη μείωση του θορύβου του οχήματος, για παράδειγμα μέσω της ευρείας χρήσης αντιθορυβικών πετασμάτων.*

## **Τροπολογία 11**

**Πρόταση κανονισμού  
Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(9α) Η παροχή πληροφοριών σχετικά με τις εκπομπές θορύβου στους*

*καταναλωτές, τους διαχειριστές στόλου οχημάτων και τις δημόσιες αρχές μπορεί να επηρεάσει τις αποφάσεις για αγορά και να επιταχύνει τη μετάβαση σε ένα στόλο οχημάτων που θα είναι λιγότερο θορυβώδης. Με σκοπό την παροχή της απαραίτητης πληροφορίας προς τους καταναλωτές, ο κατασκευαστής θα πρέπει να παράσχει πληροφορίες σχετικά με τα επίπεδα θορύβου των οχημάτων σύμφωνα με εναρμονισμένες μεθόδους δοκιμών στο σημείο αγοράς καθώς και σε τεχνικό διαφημιστικό υλικό. Μία σήμανση, συγκρίσιμη με τις σημάνσεις που χρησιμοποιούνται για ενημέρωση όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, την κατανάλωση σε καύσιμα και τον θόρυβο που προκαλείται από τα ελαστικά, θα πρέπει να ενημερώνει τους καταναλωτές για τις εκπομπές θορύβου του οχήματος.*

## **Τροπολογία 12**

### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 β (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(9β) Με σκοπό να μειωθεί ο θόρυβος από την οδική κυκλοφορία, οι δημόσιες αρχές μπορούν να θέσουν σε εφαρμογή μέτρα και κίνητρα για να επιταχύνουν την αγορά και χρήση λιγότερο θορυβωδών οχημάτων.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Οι εθνικές και δημοτικές αρχές είναι πιθανό να επιθυμούν να προτείνουν κίνητρα, όπως προδιαγραφές για θέματα προμηθειών ή να επιτρέπουν σε λιγότερο θορυβώδη οχήματα προνομιακή πρόσβαση σε ορισμένους τομείς ή χρόνους παράδοσης προϊόντων, για να ενθαρρύνουν την αγορά και χρήση λιγότερο θορυβωδών οχημάτων ως μέσο μείωσης του θορύβου από την οδική κυκλοφορία σε ευαίσθητες περιοχές ή άλλους τομείς που έχουν αναγνωρισθεί στους χάρτες θορύβου που απαιτούνται από την οδηγία 2002/49/EK σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (EE L 189, 18.7.2002, σ.12).*

## **Τροπολογία 13**

### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 γ (νέα)**

*(9γ) Η στάθμη θορύβου των οχημάτων εξαρτάται εν μέρει από το περιβάλλον στο οποίο κυκλοφορούν τα οχήματα και κυρίως από την ποιότητα των οδικών υποδομών και την έξυπνη διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου προτείνεται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, ιδιαίτερα στις πιο θορυβώδεις αστικές περιοχές και στις περιπτώσεις όπου απαιτείται η λήψη βραχυπρόθεσμων μέτρων.*

## Τροπολογία 14

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 δ (νέα)

*(9δ) Στα επιβατικά οχήματα, οι κυριότεροι θόρυβοι για μέση ταχύτητα κάτω των 45 χιλιομέτρων/ώρα προέρχονται από τον κινητήρα και από την εξάτμιση, ενώ στην οδήγηση σε μεγαλύτερες ταχύτητες οι κυριότεροι θόρυβοι προκαλούνται από την κύλιση των ελαστικών και από τον άνεμο. Οι εν λόγω θόρυβοι προκαλούνται ανεξάρτητα από το είδος του κινητήρα και την ισχύ του. Με την εξέλιξη των οχημάτων μετά τη δεκαετία του 1970, οι κινητήρες κατέστησαν πολύ περισσότερο αθόρυβοι, όμως αυξήθηκαν γενικά η ισχύς και το βάρος τους. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη βελτίωση των χαρακτηριστικών ασφαλείας είχαν ως συνέπεια την αύξηση του βάρους των οχημάτων, και συνακόλουθα την ανάγκη να αυξηθεί η επιφάνεια επαφής των ελαστικών του οχήματος με το οδόστρωμα, ώστε να αυξηθεί η σταθερότητά του. Με κάθε αύξηση αυτής της επιφάνειας επαφής, ωστόσο, αυξανόταν αντίστοιχα ο θόρυβος από την κύλιση των ελαστικών.*

## Τροπολογία 15

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 ε (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(9ε) Ο θόρυβος αποτελεί ένα πολυπτυχές ζήτημα με πολυάριθμες πηγές και παράγοντες που επηρεάζουν τον ήχο που λαμβάνουν τα άτομα και την επίπτωση σε αυτά. Η νομοθεσία για τη μείωση του θορύβου από την οδική κυκλοφορία θα πρέπει να αντικατοπτρίζει όλες αυτές τις πτυχές λαμβάνοντας υπόψη τους θορύβους του κινητήρα, του οχήματος και των ελαστικών, το οδόστρωμα, την συμπεριφορά κατά την οδήγηση καθώς και τη διαχείριση της κυκλοφορίας και θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με νομοθεσίες όπως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες ουσιώδεις παραμέτρους<sup>1</sup> και η οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου<sup>2</sup>.*

<sup>1</sup> ΕΕ L 342 της 22.12.2009, σ. 46.

<sup>2</sup> ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12.

## Τροπολογία 16

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(10α) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το δυναμικό συστημάτων ενεργού ασφάλειας σε οχήματα που είναι περισσότερο αθόρυβα, όπως υβριδικά ή ηλεκτρικά οχήματα με σκοπό να εξυπηρετήσει καλύτερα τον στόχο*

*βελτίωσης της ασφάλειας των ευαίσθητων χρηστών των οδών σε αστικές περιοχές, όπως τυφλά άτομα, πεζοί με προβλήματα ακοής και όρασης, ποδηλάτες και παιδιά.*

## Τροπολογία 17

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(10β) Η στάθμη θορύβου των οχημάτων επηρεάζει άμεσα την ποιότητα ζωής των πολιτών της Ένωσης, ιδιαίτερα σε εκείνες τις αστικές ζώνες όπου είναι ανεπαρκείς ή ανύπαρκτες οι υποδομές ηλεκτρικών και/ή υπόγειων δημόσιων μέσων μεταφοράς, ποδηλασίας και πεζοπορίας. Ο στόχος που έθεσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο πλαίσιο του ψηφίσματός του της 15ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τον οδικό χάρτη για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών<sup>1</sup>, δηλαδή ο διπλασιασμός του αριθμού των χρηστών του δημόσιου δικτύου μεταφορών, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη, επιδεικνύοντας σεβασμό προς την αρχή της επικουρικότητας, οφείλουν να προωθήσουν τη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, την πεζοπορία και την ποδηλασία, με σκοπό τη μείωση της ηχορύπανσης στις πόλεις.*

---

<sup>1</sup> Κείμενα που εγκρίθηκαν, P7\_TA(2011)0584.

## Τροπολογία 18

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 γ (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(10γ) Οι πληροφορίες σχετικά με τον θόρυβο, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις δοκιμές, πρέπει να*

είναι διαθέσιμες και να κατέχουν  
περίοπτη θέση στα σημεία πώλησης και  
στο υλικό διαφήμισης των οχημάτων.

## Τροπολογία 19

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 δ (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**(10δ) Η στάθμη θορύβου ενός οχήματος εξαρτάται εν μέρει από τη χρήση και την καλή συντήρησή του μετά την αγορά. Απαιτείται, συνεπώς, η ευαισθητοποίηση των πολιτών της Ένωσης όσον αφορά τη σημασία της ομαλής οδικής συμπεριφοράς και της τήρησης των ορίων ταχύτητας που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος.**

## Τροπολογία 20

### Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

(12) Προκειμένου η Επιτροπή να μπορέσει να **αντικαταστήσει** τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, **με άμεση αναφορά στους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ αριθ. 51 και αριθ. 59, από τη στιγμή που οι οριακές τιμές που σχετίζονται με τη νέα μέθοδο δοκιμής θα καθοριστούν στους εν λόγω κανονισμούς ή να προσαρμόσει τις εν λόγω απαιτήσεις** στις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή **όσον αφορά την τροποποίηση των διατάξεων των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις μεθόδους δοκιμής και τις ηχοστάθμες. Επιβάλλεται, συνεπώς, να προβεί η Επιτροπή στις κατάλληλες διαβουλευσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία**

(12) Προκειμένου η Επιτροπή να μπορέσει να **προσαρμόσει** τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, στις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή **με σκοπό την τροποποίηση των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ όσον αφορά το επίπεδο θορύβου διαφόρων τύπων οχημάτων και συστημάτων εξάτμισης, μεθόδων και οργάνων για τη μέτρηση του θορύβου από μηχανοκίνητα οχήματα, συστήματα σιγαστήρων εξάτμισης, συστήματα πεπιεσμένου αέρα, ελέγχους για τη συμβατότητα της παραγωγής, προδιαγραφές για εγκαταστάσεις δοκιμών, μεθόδους μέτρησης για πρόσθετες διατάξεις εκπομπών θορύβου, και μέτρα που θα**

και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την κατά τον δέοντα τρόπο ταυτόχρονη και έγκαιρη και διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

*εξασφαλίζουν την ακουστότητα υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβεί η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις στη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομένων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την κατά τον δέοντα τρόπο ταυτόχρονη και έγκαιρη και διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.*

### *Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω τροπολογία απαιτείται για να ευθυγραμμιστεί η πρόταση της Επιτροπής με τη νέα διατύπωση για πρότυπα όσον αφορά τις διατάξεις σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και για να διευκρινίσει πλέον λεπτομερώς τα παραρτήματα τα οποία θα πρέπει να είναι σε θέση να τροποποιούνται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

### **Τροπολογία 21**

#### **Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*(12α) Το δυναμικό μείωσης του θορύβου που προέρχεται από διάφορες πηγές, και που έχει ως στόχο ο παρών κανονισμός, είναι συγκριτικά μικρότερο από το δυναμικό που υφίσταται σε σχέση με τη μείωση του θορύβου που προκαλείται από τα ελαστικά του οχήματος κατά την επαφή τους με το οδόστρωμα. Από τεχνική άποψη, η δεύτερη αυτή δυνατότητα μείωσης του θορύβου θα μπορούσε να αξιοποιηθεί πολύ πιο εύκολα. Με τα υφιστάμενα είδη ασφάλτου όπως η αθόρυβη ασφαλτος (whispering asphalt), οι ασφαλτοι με χαρακτηριστικά μείωσης του θορύβου, ή η ασφαλτος που έχει βελτιστοποιηθεί από απόψεως θορύβου, ενσωματωμένα σε μία ενιαία προσέγγιση που συνδυάζει διάφορα απλά κατασκευαστικά μέτρα, είναι δυνατόν ήδη σήμερα να επιτευχθεί η μείωση του θορύβου κατά περίπου 10 ντεσιμπέλ σε τοπικό επίπεδο. Αυτή η αποτελεσματική*

*προσέγγιση, που αφορά καθαρά τοπικές πηγές θορύβου δεν περιλαμβάνεται στον παρόντα κανονισμό, επειδή η εφαρμογή της θα προκαλούσε ιδιαίτερα μεγάλο βάρος από οικονομικής απόψεως στους κρατικούς προϋπολογισμούς και κυριότερα στους οργανισμούς περιφερειακής διοίκησης. Αυτό, όμως, δύσκολα μπορεί να γίνει δεκτό σε εποχές δημοσιονομικής κρίσης, και θα είχε επιπτώσεις στον τομέα της περιφερειακής και διαρθρωτικής πολιτικής.*

## Τροπολογία 22

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – σημείο 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2) ως «τύπος οχήματος» νοείται το σύνολο οχημάτων που ορίζεται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ·

*Τροπολογία*

2) ως «τύπος οχήματος» νοείται:

*α) το σύνολο οχημάτων που ορίζεται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, για οχήματα που έχουν υποβληθεί στις δοκιμές που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ, παράγραφος 4.1.2.1.*

*β) το σύνολο οχημάτων, για οχήματα που έχουν υποβληθεί στις δοκιμές που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ, παράγραφος 4.1.2.2, τα οποία δεν διαφέρουν ουσιαστικά ως προς:*

*i) το σχήμα ή τα υλικά κατασκευής του αμαξώματος (ιδιαίτερα του διαμερίσματος του κινητήρα και της ηχομόνωσής του)·*

*ii) τον τύπο του κινητήρα (π.χ. επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή ανάφλεξη λόγω συμπίεσης, δίχρονος ή τετράχρονος, με παλινδρομικό ή περιστροφικό έμβολο), το πλήθος και τη δύναμη των κυλίνδρων, τον τύπο του συστήματος έγχυσης, τη διάταξη των βαλβίδων, την ονομαστική ταχύτητα του κινητήρα (S) και τον τύπο του ηλεκτρικού κινητήρα·*

*iii) τα οχήματα που διαθέτουν τον ίδιο τύπο κινητήρα ή/και διαφορετικές*

*σχέσεις συνολικής μετάδοσης μπορεί να θεωρηθούν ως οχήματα του ίδιου τύπου.*

*Ωστόσο, αν λόγω των ανωτέρω διαφορών επιβάλλεται διαφορετική μέθοδος δοκιμής, οι εν λόγω διαφορές θα θεωρείται ότι επιφέρουν αλλαγή τύπου.*

### **Τροπολογία 23**

#### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – σημείο 21 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**21α) «σημείο πώλησης» σημαίνει χώρος στον οποίο έχουν αποθηκευτεί τα οχήματα και προσφέρονται για πώληση στους καταναλωτές·**

#### *Αιτιολόγηση*

*Με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι οι καταναλωτές έχουν πρόσβαση σε σχετική ενημέρωση όταν εξετάζουν την αγορά οχήματος, η πληροφόρηση όσον αφορά τον θόρυβο θα πρέπει να είναι ευρύτατα διαθέσιμη (το προτεινόμενο κείμενο θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με το άρθρο 3 του κανονισμού 1222/2009 σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών θορύβου.*

### **Τροπολογία 24**

#### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – σημείο 21 β (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**21β) ως «τεχνικό διαφημιστικό υλικό» νοούνται τα τεχνικά εγχειρίδια, τα φυλλάδια και οι κατάλογοι (σε έντυπη, ηλεκτρονική ή επιγραμμική μορφή), καθώς και οι ιστοθέσεις, σκοπός των οποίων είναι η προώθηση οχημάτων στο ευρύ κοινό.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Για να εξασφαλιστεί η πλήρης πρόσβαση των καταναλωτών στη σχετική ενημέρωση όταν σκοπεύουν να προβούν στην αγορά οχήματος, οι πληροφορίες σχετικά με τον θόρυβο πρέπει να είναι ευρέως διαθέσιμες.*

## Τροπολογία 25

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 4 – παράγραφος 3 α (νέα)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**3α. Κατά τη διεξαγωγή τεχνικών ελέγχων των οχημάτων τα κράτη μέλη μετρούν το επίπεδο θορύβου βάσει των δεδομένων που περιλαμβάνονται στην έγκριση τύπου στην ΕΕ του σχετικού τύπου οχήματος.**

#### *Αιτιολόγηση*

Όταν προβαίνουν σε υποχρεωτικούς τεχνικούς ελέγχους σε οχήματα (για να βεβαιωθούν κατά πόσο οι εκπομπές θορύβου ενός οχήματος δεν υπερβαίνουν τα επιτρεπόμενα όρια), τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν δεδομένα για επίπεδο θορύβου που ισχύουν για την έγκριση τύπου στην ΕΕ για κάθε τύπο οχήματος και όχι οιαδήποτε άλλα κριτήρια.

## Τροπολογία 26

### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 4 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### **Άρθρο 4α**

#### **Παρακολούθηση**

**Τα κράτη μέλη μεριμνούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων<sup>1</sup> για αποτελεσματική παρακολούθηση της αγοράς τους. Προβαίνουν σε κατάλληλους ελέγχους που αφορούν τα χαρακτηριστικά των προϊόντων και οι οποίοι πραγματοποιούνται σε σωστή έκταση, σύμφωνα με τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.**

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30.

## Αιτιολόγηση

Με σκοπό να εξασφαλίσουν τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και έναν θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων, είναι ουσιώδες να υπάρξει εγγύηση ενός υψηλού επιπέδου συμβατότητας των προϊόντων με τους κανόνες της αγοράς, είτε για προϊόντα τα οποία κυκλοφορούν στο εσωτερικό της Κοινότητας είτε για προϊόντα τα οποία προέρχονται από το εξωτερικό και εισέρχονται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ). Τα κράτη μέλη και οι αντίστοιχοι οργανισμοί τους παρακολούθησης της αγοράς καλούνται, ως εκ τούτου, να ελέγχουν και να επιβλέπουν τον σεβασμό των προβλεπόμενων απαιτήσεων από τον παρόντα κανονισμό. Αυτό έχει ιδιαίτερα μεγάλη σημασία για την ικανοποίηση των απαιτήσεων προστασίας των δημοσίων συμφερόντων όπως η υγεία και η ασφάλεια γενικότερα, η υγεία και η ασφάλεια στον τόπο εργασίας, η προστασία των καταναλωτών, το περιβάλλον και γενικότερα η ασφάλεια.

### Τροπολογία 27

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι το σύστημα μείωσης του θορύβου είναι σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και συναρμολογημένο κατά τρόπο ώστε να παρουσιάζει εύλογη αντοχή έναντι των φαινομένων διάβρωσης στα οποία εκτίθεται, συνεκτιμouμένων και των συνθηκών χρήσης του οχήματος.

*Τροπολογία*

2. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι το σύστημα μείωσης του θορύβου είναι σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και συναρμολογημένο κατά τρόπο ώστε να παρουσιάζει εύλογη αντοχή έναντι των φαινομένων διάβρωσης στα οποία εκτίθεται, συνεκτιμouμένων και των συνθηκών χρήσης του οχήματος **και των διαφορετικών ανά περιοχή κλιματολογικών συνθηκών.**

### Τροπολογία 28

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Η μετρούμενη ηχοστάθμη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II δεν θα υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα III.

*Τροπολογία*

**Οι συνθήκες δοκιμών που καθορίζονται στο παράρτημα II λαμβάνουν υπόψη τυπικές καταστάσεις οδήγησης επί οδού καθώς και τις απαιτήσεις δοκιμών άλλων σημαντικών κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος, τα οποία καλύπτονται ήδη από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009.** Η μετρούμενη ηχοστάθμη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II **και στρογγυλεμένη στο πλησιέστερο ακέραιο αριθμό** δεν θα υπερβαίνει τα όρια που καθορίζονται στο παράρτημα III.

## Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τις αρχές για καλύτερη ρύθμιση, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι συνθήκες δοκιμών του παρόντος κανονισμού δεν έχουν αδικαιολόγητες επιπτώσεις σε κατασκευαστές συστατικών τμημάτων του οχήματος που έχουν ήδη πραγματοποιήσει σημαντικά βήματα προς τη μείωση των εκπομπών θορύβου, ειδικότερα στη βιομηχανία ελαστικών. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να επισημανθεί η ακρίβεια των συνθηκών δοκιμής και οι τυπικές καταστάσεις οδήγησης επί οδού πρέπει να αποτελούν προϋπόθεση για την επικύρωση των ορίων που τίθενται στο παράρτημα III. Για να ευθυγραμμιστεί η παρούσα πρόταση με άλλα νομοθετήματα της ΕΕ περί θορύβου, οι μετρούμενες τιμές θορύβου πρέπει να καταγράφονται με συστηματικό τρόπο. Όλες οι διατάξεις αναφέρουν το τελικό αποτέλεσμα σε αξίες που εκφράζονται σε πλήρεις ακέραιους αριθμούς. Προτείνεται η πρακτική αυτή να διατηρηθεί και στον παρόντα κανονισμό.

### Τροπολογία 29

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Εντός τριών ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο παράρτημα III, τρίτη στήλη, φάση 1 του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα **προβεί σε λεπτομερή μελέτη για να εξακριβώσει αν τα όρια θορύβου κρίνονται κατάλληλα.** Βάσει των πορισμάτων της μελέτης, η Επιτροπή δύναται, κατά περίπτωση, να παρουσιάσει προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.*

*Τροπολογία*

*Μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο παράρτημα III, τρίτη στήλη, φάση 1 του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα **συμπληρώσει την αναθεώρηση των ορίων θορύβου στο παράρτημα III. Η αναθεώρηση αυτή θα συμπεριλαμβάνει αξιολόγηση επιπτώσεων που περιλαμβάνει μια γενικότερη αξιολόγηση της επίπτωσης στην αυτοκινητοβιομηχανία, κυρίως στους τομείς που εξαρτώνται από αυτήν την βιομηχανία, λαμβάνοντας υπόψη την επιρροή άλλων κανονισμών - όπως αυτών στον τομέα των μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> και στον τομέα της ασφάλειας - στην ηχοστάθμη των μηχανοκίνητων οχημάτων.** Βάσει αυτής της επανεξέτασης και της αξιολόγησης των επιπτώσεων η Επιτροπή θα παρουσιάσει, ενδεχομένως, πρόταση με σκοπό να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό κατά τον πλέον ουδέτερο τρόπο από την άποψη του ανταγωνισμού. Οι οριακές τιμές που προβλέπονται στο παράρτημα III, στήλη 4, φάση 2, θα τεθούν σε ισχύ έξι έτη μετά την επιβεβαίωση της αξιολόγησης των επιπτώσεων και την περάτωση της διαδικασίας αναθεώρησης εκ μέρους της Επιτροπής.*

## Αιτιολόγηση

Η αρχική πρόταση της Επιτροπής δεν προέβλεπε καμία πραγματική αξιολόγηση επιπτώσεων η οποία θα βασίζεται στη νέα απαιτούμενη ταξινόμηση των οχημάτων. Είναι, ως εκ τούτου, επείγον να ζητηθεί μια αξιολόγηση επιπτώσεων πριν από κάθε νέο μέτρο σημαντικής μείωσης. Μετά την περάτωση της διαδικασίας αναθεώρησης οι οριακές τιμές στην φάση 2 μπορούν να τεθούν σε ισχύ σεβόμενες την γνωστή προθεσμία προσαρμογής για τις τεχνικές εξελίξεις στον τομέα της βιομηχανίας.

### Τροπολογία 30

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στις προτάσεις για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού οι οποίες παρουσιάζονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, λαμβάνονται υπόψη τα καινούρια πρότυπα που καθόρισε ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης και συγκεκριμένα το πρότυπο ISO 10844:2011.*

### Τροπολογία 31

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφια 1 α και 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Τα οχήματα θα ικανοποιούν αυτόματα τις απαιτήσεις του παραρτήματος X εάν ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει τεχνική τεκμηρίωση προς την αρχή έγκρισης τύπου που δείχνει ότι η διαφορά μεταξύ της ανώτατης και κατώτατης ταχύτητας του κινητήρα των οχημάτων σε BB'17 είναι κατώτερη ή ίση από 0,15 x S, για οιαδήποτε συνθήκη δοκιμών εντός της περιοχής ελέγχου ASEP (συμπληρωματικές διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές ήχου) που ορίζεται στο σημείο 3.3 του παραρτήματος VIII, σε σχέση με τις συνθήκες που καθορίζονται στο παράρτημα II.*

*Οχήματα της κατηγορίας N1 εξαιρούνται από τις ASEP εάν ισχύει ένα από τα*

*κάτωθι χαρακτηριστικά:*

*α) Κυβισμός κινητήρα  $\leq 660$  ccm και λόγος ισχύος προς μάζα (PMR) που υπολογίζεται χρησιμοποιώντας την ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα του οχήματος  $\leq 35$ .*

*β) Φορτίο  $\geq 850$  kg και PMR που υπολογίζεται χρησιμοποιώντας την ανώτατη επιτρεπόμενη μάζα οχήματος  $\leq 40$ .*

#### *Αιτιολόγηση*

*Η τροπολογία αυτή εισάγει αναλογικές απαιτήσεις για τις MME που προβαίνουν σε τεχνολογική εξέλιξη. Επιπλέον το πρότυπο ASEP της UNICE έχει δημιουργηθεί για να ανταποκρίνεται στη συμπεριφορά τυπικών οχημάτων κατηγορίας M1, και η αρμόδια ομάδα εμπειρογνομόνων πρότεινε την εξαίρεση από άλλες κατηγορίες. Οι ASEP (συμπληρωματικές διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές ήχου) θα πρέπει να αποφεύγουν απρόοπτες εκπομπές θορύβου που δεν σχετίζονται με τα αποτελέσματα δοκιμών εγκρίσεως τύπου. Επειδή αυτό δεν έχει παρατηρηθεί ποτέ για οχήματα τύπου βαν N1, η εν λόγω τροπολογία εξασφαλίζει ότι αυτά εξαιρούνται από την ειδική δοκιμή ASEP.*

#### **Τροπολογία 32**

##### **Πρόταση κανονισμού**

##### **Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 α (νέο)**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

*Τα οχήματα της κατηγορίας N1 εξαιρούνται από τις ASEP εφόσον ικανοποιούν μία από τις κάτωθι προϋποθέσεις:*

*α) Ο κυβισμός του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 660 ccm και ο λόγος ισχύος προς μάζα (PMR), ο οποίος υπολογίζεται βάσει της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας, δεν υπερβαίνει τα 35.*

*β) Το ωφέλιμο φορτίο ανέρχεται σε τουλάχιστον 850 kg και ο λόγος ισχύος προς μάζα (PMR), ο οποίος υπολογίζεται βάσει της μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας, δεν υπερβαίνει τα 40.*

#### *Αιτιολόγηση*

*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.*

### **Τροπολογία 33**

#### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Οι εκπομπές ήχου του οχήματος υπό τυπικές συνθήκες οδήγησης, οι οποίες είναι διαφορετικές από εκείνες βάσει των οποίων πραγματοποιήθηκε η δοκιμή έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο παράρτημα II, δεν θα αποκλίνουν **αδικαιολόγητα** από το αποτέλεσμα της δοκιμής.

*Τροπολογία*

2. Οι εκπομπές ήχου του οχήματος υπό τυπικές συνθήκες οδήγησης, οι οποίες είναι διαφορετικές από εκείνες βάσει των οποίων πραγματοποιήθηκε η δοκιμή έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο παράρτημα II, δεν θα αποκλίνουν από το αποτέλεσμα της δοκιμής.

*Αιτιολόγηση*

*Οι καθημερινές εκπομπές θορύβου που παράγονται σε κανονικές συνθήκες δεν θα πρέπει να είναι διαφορετικές από εκείνες των αποτελεσμάτων των δοκιμών.*

### **Τροπολογία 34**

#### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Ο κατασκευαστής του οχήματος δεν θα αλλάζει, προσαρμόζει ή εισάγει σκόπιμα οποιαδήποτε μηχανική, ηλεκτρική, θερμική ή άλλη διάταξη ή διαδικασία αποκλειστικά και μόνο για τον σκοπό της εκπλήρωσης των απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές θορύβου στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, η οποία δεν λειτουργεί κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας επί της οδού υπό τις συνθήκες που ισχύουν για τις ASEP.

*Τροπολογία*

3. Ο κατασκευαστής του οχήματος δεν θα αλλάζει, προσαρμόζει ή εισάγει σκόπιμα οποιαδήποτε μηχανική, ηλεκτρική, θερμική ή άλλη διάταξη ή διαδικασία αποκλειστικά και μόνο για τον σκοπό της εκπλήρωσης των απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές θορύβου στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, η οποία δεν λειτουργεί κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας επί της οδού υπό τις συνθήκες που ισχύουν για τις ASEP. **Τα εν λόγω μέτρα αναφέρονται συνήθως ως «υπέρβαση κύκλου».**

## Αιτιολόγηση

Αυξάνει τη σαφήνεια της διάταξης. Πρόθεση του νομοθέτη είναι να παύσουν να υφίστανται κενά ή να προλαμβάνεται η δημιουργία νέων στον παρόντα κανονισμό.

### Τροπολογία 35

#### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 8 – παράγραφος 5

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

5. Στην αίτηση για την έγκριση τύπου, ο κατασκευαστής θα παρέχει δήλωση, η οποία θα **καταρτίζεται** σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος VIII, ότι ο προς έγκριση τύπος οχήματος πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 8 **παράγραφος 1 και 8 παράγραφος 2**.

*Τροπολογία*

5. Στην αίτηση για την έγκριση τύπου, ο κατασκευαστής θα παρέχει δήλωση, η οποία θα **υποστηρίζεται από το αποτέλεσμα των κατάλληλων σχετικών δοκιμών**, σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος VIII, ότι ο προς έγκριση τύπος οχήματος πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 8.

## Αιτιολόγηση

Το άρθρο 8 θα πρέπει να εφαρμόζεται πλήρως για να υπάρξει η απαραίτητη ασφάλεια δικαίου.

### Τροπολογία 36

#### Πρόταση κανονισμού

#### Άρθρο 8α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### Άρθρο 8α

#### Ενημέρωση καταναλωτών

**Οι κατασκευαστές και διανομείς οχημάτων θα εξασφαλίζουν ότι το επίπεδο θορύβου εκπεφρασμένο σε ντεσιμπέλ (dB(A)) σύμφωνα με τις εναρμονισμένες μεθόδους δοκιμών έγκρισης τύπου για κάθε όχημα θα εμφανίζεται σε ευδιάκριτη θέση στο σημείο πώλησης και στο αντίστοιχο τεχνικό διαφημιστικό υλικό.**

**Αφού προηγηθεί συνολική εκτίμηση του αντικτύπου, η Επιτροπή, εντός δύο ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το**

*Συμβούλιο πρόταση σχετικά με την ενημέρωση των καταναλωτών. Αυτή η πρόταση μπορεί να ενσωματωθεί στην οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 1999 για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές CO<sub>2</sub> όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων<sup>1</sup>.*

<sup>1</sup> ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.

## Τροπολογία 37

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 β (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### *Άρθρο 8β*

#### *Κατάταξη και ποιότητα του οδοστρώματος*

*Η Επιτροπή αξιολογεί σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που προβλέπονται για την επανεξέταση στην οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2002 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου<sup>1</sup>, τη δυνατότητα εισαγωγής ενός συστήματος κατάταξης των οδών που θα χαρακτηρίζει τον τυπικό θόρυβο κύλισης σε κάθε οδό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και κατά περίπτωση, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.*

*Η Επιτροπή θα εξετάσει τη δυνατότητα συμπερίληψης της απαίτησης για τα κράτη μέλη να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα του οδοστρώματος σε στρατηγικούς χάρτες θορύβου που προβλέπονται στην οδηγία 2002/49/ΕΚ.*

### Αιτιολόγηση

Η ποιότητα των οδοστρωμάτων επηρεάζει σημαντικά τις εκπομπές θορύβου κύλισης των οχημάτων. Μέχρι σήμερα δεν υφίσταται μια στρατηγική προσέγγιση που θα επιτρέψει την επανεξέταση της ποιότητας των οδοστρωμάτων στην ΕΕ. Η προαναφερθείσα πρόταση θα επέτρεπε στα κράτη μέλη και τις κοινότητες να αναγνωρίσουν περιοχές στις οποίες η βελτίωση του οδοστρώματος έχει νόημα και η οποία θα οδηγούσε σε μείωση του περιβαλλοντικού θορύβου.

### Τροπολογία 38

#### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Εφόσον οι κατασκευαστές επιλέξουν να τοποθετήσουν σύστημα AVAS σε ένα όχημα, θα πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος X.

*Τροπολογία*

Εφόσον οι κατασκευαστές επιλέξουν να τοποθετήσουν σύστημα AVAS σε ένα όχημα, **ο ήχος που θα εκπέμπει το AVAS θα είναι ένας συνεχής ήχος που θα ενημερώνει τους πεζούς και τους ευάλωτους οδικούς χρήστες για τη λειτουργία του οχήματος. Ο ήχος θα πρέπει να παρέχει σαφή ένδειξη σχετικά με τη συμπεριφορά του οχήματος και να μοιάζει με τον ήχο οχήματος της ίδιας κατηγορίας που διαθέτει κινητήρα εσωτερικής καύσης, λειτουργεί με τις ίδιες συνθήκες και, θα πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος X.**

**Η Επιτροπή, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, αξιολογεί την ανάγκη αναθεώρησής του, λαμβάνοντας, μεταξύ άλλων, υπόψη το κατά πόσον ενεργά συστήματα ασφαλείας μπορούν να εξυπηρετήσουν καλύτερα τον στόχο της βελτίωσης της ασφάλειας των ευάλωτων οδικών χρηστών στις αστικές περιοχές, πέραν, ή σε σύγκριση με συστήματα ακουστικής ειδοποίησης οχήματος και, ανάλογα με την περίπτωση και σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση που θα προβλέπει ανώτατη στάθμη θορύβου για το AVAS που εγκαθίσταται σε οχήματα.**

## Τροπολογία 39

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των παραρτημάτων I έως **XI**.

*Τροπολογία*

1. Η Επιτροπή, **με σκοπό να προσαρμόσει τις τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού στις τεχνικές και επιστημονικές εξελίξεις**, εξουσιοδοτείται να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις **σύμφωνα με το άρθρο 11** για την τροποποίηση των παραρτημάτων I έως **II και IV έως XII**.

#### *Αιτιολόγηση*

*Σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μόνο μη σημαντικά στοιχεία της νομοθετικής πράξης μπορούν να ανατίθενται στην Επιτροπή, ενώ τα ουσιώδη στοιχεία αποτελούν αντικείμενο αποκλειστικά νομοθετικής πράξης. Οι διατάξεις στα παραρτήματα III, μεταξύ άλλων οι οριακές τιμές για το επίπεδο θορύβου και οι διάφορες φάσεις, είναι ουσιώδη στοιχεία της προτάσεως και ως εκ τούτου θα πρέπει να επαφίενται μόνο στους συνομοθέτες. Η εν λόγω τροπολογία απαιτείται επίσης για να ευθυγραμμίσει την πρόταση της Επιτροπής με τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για διατάξεις σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

## Τροπολογία 40

### Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 2

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Όταν οι οριακές τιμές σχετικά με τη μέθοδο δοκιμής καθορίζονται στον κανονισμό αριθ. 51 της ΟΕΕ/ΗΕ, η Επιτροπή θα **εξετάζει το ενδεχόμενο** αντικατάστασης των τεχνικών απαιτήσεων που ορίζονται στο παράρτημα III με άμεση αναφορά στις αντίστοιχες απαιτήσεις των κανονισμών αριθ. 51 και αριθ. 59 της ΟΕΕ/ΗΕ.

*Τροπολογία*

2. Όταν οι οριακές τιμές σχετικά με τη μέθοδο δοκιμής καθορίζονται στον κανονισμό αριθ. 51 της ΟΕΕ/ΗΕ, η Επιτροπή θα **αξιολογεί τη δυνατότητα** αντικατάστασης των τεχνικών απαιτήσεων που ορίζονται στο παράρτημα III με άμεση αναφορά στις αντίστοιχες απαιτήσεις των κανονισμών αριθ. 51 και αριθ. 59, **υπό την προϋπόθεση ότι αυτές δεν οδηγούν σε εξασθένιση των περιβαλλοντικών προτύπων και των προδιαγραφών υγείας της Ένωσης, και κατόπιν διαβούλευσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και, όπου αυτό θεωρείται κατάλληλο, υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το**

**Συμβούλιο για την τροποποίηση του  
παραρτήματος III σύμφωνα με τη  
συνήθη νομοθετική διαδικασία.**

*Αιτιολόγηση*

Σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μόνο μη σημαντικά στοιχεία της νομοθετικής πράξης μπορούν να ανατίθενται στην Επιτροπή, ενώ τα ουσιώδη στοιχεία αποτελούν αντικείμενο αποκλειστικά νομοθετικής πράξης. Οι διατάξεις στα παραρτήματα III, μεταξύ άλλων οι οριακές τιμές για το επίπεδο θορύβου και οι διάφορες φάσεις, είναι ουσιώδη στοιχεία της προτάσεως και ως εκ τούτου θα πρέπει να επαφίενται μόνο στους συνομοθέτες.

**Τροπολογία 41**

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 11 – παράγραφος 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

1. **Οι εξουσίες** έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων **ανατίθενται** στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

*Τροπολογία*

1. **Η εξουσία** έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων **ανατίθεται** στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

*Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω τροπολογία απαιτείται για να ευθυγραμμίσει την πρόταση της Επιτροπής με τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για διατάξεις σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

**Τροπολογία 42**

**Πρόταση κανονισμού  
Άρθρο 11 – παράγραφος 2**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 ανατίθενται στην Επιτροπή για **απροσδιόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έκδοσης** του παρόντος κανονισμού.

*Τροπολογία*

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 ανατίθενται στην Επιτροπή για **περίοδο 5 ετών μετά την έναρξη ισχύος** του παρόντος κανονισμού. **Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την ανάθεση αρμοδιότητας το αργότερο εννέα μήνες πριν από το πέρας της πενταετίας. Η ανάθεση αρμοδιοτήτων παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εκφράσει αντιρρήσεις όσον**

**αφορά την παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η διάρκεια εξουσιοδότησης της Επιτροπής πρέπει να περιοριστεί σε πενταετή περίοδο, που μπορεί να παραταθεί εφόσον τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, όπως η εκπόνηση έκθεσης, και εφόσον το Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν προβάλλει αντιρρήσεις. Η εν λόγω τροπολογία λαμβάνει υπόψη τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

#### **Τροπολογία 43**

##### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 3**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

3. Η **εκχώρηση της εξουσίας** που **αναφέρεται** στο άρθρο 10 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί οποιαδήποτε χρονική στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που έχουν τεθεί ήδη σε ισχύ.

*Τροπολογία*

3. Η **εξουσιοδότηση** που **προβλέπεται** στο άρθρο 10 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί οποιαδήποτε χρονική στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα **της Ευρωπαϊκής Ένωσης** ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που έχουν τεθεί ήδη σε ισχύ.

#### *Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω τροπολογία απαιτείται για να ευθυγραμμίσει την πρόταση της Επιτροπής με τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για διατάξεις σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

#### **Τροπολογία 44**

##### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 5**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 τίθενται σε ισχύ μόνο, εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο

*Τροπολογία*

5. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 τίθενται σε ισχύ μόνο, εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο, εντός προθεσμίας δύο

μηνών από την κοινοποίηση της πράξης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά **έναν μήνα** με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

μηνών από την κοινοποίηση της πράξης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά **δύο μήνες** με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

#### *Αιτιολόγηση*

*Η εν λόγω τροπολογία απαιτείται για να ευθυγραμμίσει την πρόταση της Επιτροπής με τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για διατάξεις σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

#### **Τροπολογία 45**

##### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

##### **Άρθρο 12**

*Διαγράφεται*

##### **Αντιρρήσεις στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις**

- 1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δύνανται να διατυπώσουν αντιρρήσεις κατά της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά έναν μήνα με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.**
- 2. Εάν, κατά τη λήξη της περιόδου αυτής, δεν έχουν διατυπώσει αντιρρήσεις ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο ή εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι αποφάσισαν να μην προβάλουν αντιρρήσεις, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία που προβλέπεται στις διατάξεις της.**
- 3. Εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εκφράσει αντιρρήσεις για την**

*κατ' εξουσιοδότηση πράξη που έχει εκδοθεί, αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το θεσμικό όργανο που διατυπώνει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, εκθέτει τους σχετικούς λόγους.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Το άρθρο 12 είναι περιττό δεδομένων των διατάξεων του άρθρου 11, παρ. 5. Η εν λόγω τροπολογία ευθυγραμμίζει ως εκ τούτου την πρόταση της Επιτροπής με τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για διατάξεις σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.*

### **Τροπολογία 46**

#### **Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

#### **Άρθρο 13**

**Διαγράφεται**

#### **Διαδικασία κατεπείγοντος**

**1. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 1 τίθενται αμέσως σε ισχύ και εφαρμόζονται, εφόσον δεν προβληθεί καμία αντίρρηση σύμφωνα με την παράγραφο 2. Η κοινοποίηση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αναφέρει τους λόγους χρήσης της διαδικασίας επείγοντος.**

**2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν να διατυπώσουν αντιρρήσεις για κατ' εξουσιοδότηση πράξη που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 5. Σε αυτήν την περίπτωση Επιτροπή καταργεί την πράξη αμέσως μετά την κοινοποίηση της απόφασης διατύπωσης αντιρρήσεων από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.**

#### *Αιτιολόγηση*

*Η χρήση της διαδικασίας επείγοντος δεν έχει αιτιολογηθεί επαρκώς, είτε στο άρθρο 10 ή στις αιτιολογικές σκέψεις, και ως εκ τούτου το άρθρο 13 πρέπει να διαγραφεί.*

## Τροπολογία 47

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα I – σημείο 5.2.2. α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

**5.2.2.α Οι οριακές τιμές που καθορίζονται στον πίνακα του Παραρτήματος III εφαρμόζονται με εύλογο περιθώριο ανοχής κατά την μέτρηση.**

*Αιτιολόγηση*

*Οι ισχύουσες διατάξεις σε όλους τους κανονισμούς περί θορύβου επιτρέπουν ανοχή για την παραγωγή.*

## Τροπολογία 48

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα II – σημείο 3.2.1. – πρώτη πρόταση

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

3.2.1. Το υπό δοκιμή όχημα **επιλέγεται κατά τρόπο ώστε όλα τα ίδιου τύπου οχήματα που διατίθενται** στην αγορά να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

3.2.1. Το υπό δοκιμή όχημα **πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό των οχημάτων που πρόκειται να διατεθούν** στην αγορά σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.

*Αιτιολόγηση*

*Οι ισχύουσες διατάξεις σε όλους τους κανονισμούς περί θορύβου επιτρέπουν ανοχή για την παραγωγή.*

## Τροπολογία 49

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα II – σημείο 3.2.2.

| <i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>   | <i>Τροπολογία</i>   |
|---|---|
| 3.2.2. Οι εκπομπές ήχου από την κύλιση των ελαστικών καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων. Τα υπό δοκιμή ελαστικά πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικά του οχήματος και πρέπει να επιλέγονται από τον κατασκευαστή του | 3.2.2. Οι εκπομπές ήχου από την κύλιση των ελαστικών καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων. Τα υπό δοκιμή ελαστικά πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικά του οχήματος και πρέπει να επιλέγονται από τον κατασκευαστή του |

|  |  |
|--|--|
| <p>οχήματος και να καταγράφονται στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού. Πρέπει να αντιστοιχούν σε ένα από τα μεγέθη ελαστικών που ορίζονται για το όχημα ως βασικός εξοπλισμός. Το ελαστικό διατίθεται ή θα διατίθεται στην αγορά ταυτόχρονα με το όχημα. <sup>2/</sup> Τα ελαστικά πρέπει να πληρώνονται με αέρα στην πίεση που συνιστάται από τον κατασκευαστή του οχήματος για τη μάζα δοκιμής του οχήματος. Τα ελαστικά πρέπει να έχουν <b>τουλάχιστον</b> το νόμιμο βάθος πέλματος.</p> | <p>οχήματος και να καταγράφονται στο προσάρτημα 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού. Πρέπει να αντιστοιχούν σε ένα από τα μεγέθη ελαστικών που ορίζονται για το όχημα ως βασικός εξοπλισμός. Το ελαστικό διατίθεται ή θα διατίθεται στην αγορά ταυτόχρονα με το όχημα. <sup>2/</sup> Τα ελαστικά πρέπει να πληρώνονται με αέρα στην πίεση που συνιστάται από τον κατασκευαστή του οχήματος για τη μάζα δοκιμής του οχήματος. Τα ελαστικά πρέπει να έχουν το νόμιμο βάθος πέλματος.</p>              |
| <p><sup>2/</sup> Δεδομένου ότι η συμβολή των ελαστικών στις συνολικές εκπομπές ήχου είναι σημαντική, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες ρυθμιστικές διατάξεις που αφορούν τις εκπομπές ελαστικών/οδοστρώματος. Τα ελαστικά έλξης, τα ελαστικά χιονιού και τα ελαστικά ειδικής χρήσης θα αποκλείονται κατά τη διάρκεια των μετρήσεων έγκρισης τύπου και συμμόρφωσης της παραγωγής κατ' απαίτηση του κατασκευαστή, σύμφωνα με τον <b>κανονισμό αριθ. 117 της ΟΕΕ/ΗΕ (ΕΕ L 231 της 29.8.2008, σ. 19)</b>.</p> | <p><sup>2/</sup> Δεδομένου ότι η συμβολή των ελαστικών στις συνολικές εκπομπές ήχου είναι σημαντική, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες ρυθμιστικές διατάξεις που αφορούν τις εκπομπές ελαστικών/οδοστρώματος. Τα ελαστικά έλξης, τα ελαστικά χιονιού και τα ελαστικά ειδικής χρήσης θα αποκλείονται κατά τη διάρκεια των μετρήσεων έγκρισης τύπου και συμμόρφωσης της παραγωγής κατ' απαίτηση του κατασκευαστή, σύμφωνα με <b>τις πρόσφατες τροποποιήσεις του κανονισμού αριθ. 117 της ΟΕΕ</b>.</p> |

### Αιτιολόγηση

Βάσει των συμφωνηθέντων το 2011 κατά την 53η σύνοδο της ομάδας εμπειρογνομόνων για τους θορύβους της Ομάδας Εργασίας 29 (ομάδα εργασίας αρμόδια για την ανάπτυξη εναρμονισμένων διεθνών προτύπων για τα οχήματα, GRB) της ΟΕΕ/ΗΕ στη Γενεύη, μέλος της οποίας αποτελεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

### Τροπολογία 50

#### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα II – σημείο 4.1.2.1.4.1 – στοιχεία α), β) και γ)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α) Εάν μια συγκεκριμένη σχέση ισχύος αποδίδει επιτάχυνση εντός εύρους ανοχής  $\pm 5$  τοις εκατό της τιμής της επιτάχυνσης αναφοράς  $a_{wot\ ref}$ , η οποία δεν υπερβαίνει τα **3,0 m/s<sup>2</sup>**, τότε η δοκιμή πραγματοποιείται με αυτήν τη σχέση μετάδοσης.

β) Εάν καμία από τις σχέσεις μετάδοσης

*Τροπολογία*

α) Εάν μια συγκεκριμένη σχέση ισχύος αποδίδει επιτάχυνση εντός εύρους ανοχής  $\pm 5$  τοις εκατό της τιμής της επιτάχυνσης αναφοράς  $a_{wot\ ref}$ , η οποία δεν υπερβαίνει τα **2,0 m/s<sup>2</sup>**, τότε η δοκιμή πραγματοποιείται με αυτήν τη σχέση μετάδοσης.

β) Εάν καμία από τις σχέσεις μετάδοσης

δεν αποδίδει την απαιτούμενη επιτάχυνση, τότε επιλέγεται μια σχέση μετάδοσης  $i$ , η οποία αποδίδει επιτάχυνση μεγαλύτερη από την επιτάχυνση αναφοράς και μια σχέση μετάδοσης  $i+1$ , η οποία αποδίδει επιτάχυνση μικρότερη από την επιτάχυνση αναφοράς. Εάν η τιμή της επιτάχυνσης στη σχέση μετάδοσης  $i$  δεν υπερβαίνει τα **3,0  $m/s^2$** , τότε για τη δοκιμή μπορούν να χρησιμοποιούνται και οι δύο σχέσεις μετάδοσης. Ο λόγος στάθμισης σε σχέση με την επιτάχυνση αναφοράς  $a_{wot\ ref}$  υπολογίζεται από τη σχέση:

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

γ) εάν η επιτάχυνση που αποδίδει η σχέση μετάδοσης  $i$  υπερβαίνει τα **3,0  $m/s^2$** , χρησιμοποιείται η πρώτη σχέση μετάδοσης που αποδίδει επιτάχυνση μικρότερη από **3,0  $m/s^2$** , εκτός εάν η σχέση μετάδοσης  $i+1$  αποδίδει επιτάχυνση μικρότερη από το μέγεθος  $a_{urban}$ . Στην περίπτωση αυτή, χρησιμοποιούνται δύο σχέσεις μετάδοσης, η  $i$  και η  $i+1$ , περιλαμβανομένης της σχέσης μετάδοσης  $i$  που αποδίδει επιτάχυνση άνω των **3,0  $m/s^2$** . Στις υπόλοιπες περιπτώσεις δεν χρησιμοποιείται καμία άλλη σχέση μετάδοσης. Για τον υπολογισμό του μερικού συντελεστή ισχύος  $kP$  πρέπει να χρησιμοποιείται η επιτευχθείσα επιτάχυνση  $a_{wot\ test}$  αντί της  $a_{wot\ ref}$ .

δεν αποδίδει την απαιτούμενη επιτάχυνση, τότε επιλέγεται μια σχέση μετάδοσης  $i$ , η οποία αποδίδει επιτάχυνση μεγαλύτερη από την επιτάχυνση αναφοράς και μια σχέση μετάδοσης  $i+1$ , η οποία αποδίδει επιτάχυνση μικρότερη από την επιτάχυνση αναφοράς. Εάν η τιμή της επιτάχυνσης στη σχέση μετάδοσης  $i$  δεν υπερβαίνει τα **2,0  $m/s^2$** , τότε για τη δοκιμή μπορούν να χρησιμοποιούνται και οι δύο σχέσεις μετάδοσης. Ο λόγος στάθμισης σε σχέση με την επιτάχυνση αναφοράς  $a_{wot\ ref}$  υπολογίζεται από τη σχέση:

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

γ) εάν η επιτάχυνση που αποδίδει η σχέση μετάδοσης  $i$  υπερβαίνει τα **2,0  $m/s^2$** , χρησιμοποιείται η πρώτη σχέση μετάδοσης που αποδίδει επιτάχυνση μικρότερη από **2,0  $m/s^2$** , εκτός εάν η σχέση μετάδοσης  $i+1$  αποδίδει επιτάχυνση μικρότερη από το μέγεθος  $a_{urban}$ . Στην περίπτωση αυτή, χρησιμοποιούνται δύο σχέσεις μετάδοσης, η  $i$  και η  $i+1$ , περιλαμβανομένης της σχέσης μετάδοσης  $i$  που αποδίδει επιτάχυνση άνω των **2,0  $m/s^2$** . Στις υπόλοιπες περιπτώσεις δεν χρησιμοποιείται καμία άλλη σχέση μετάδοσης. Για τον υπολογισμό του μερικού συντελεστή ισχύος  $kP$  πρέπει να χρησιμοποιείται η επιτευχθείσα επιτάχυνση  $a_{wot\ test}$  αντί της  $a_{wot\ ref}$ .

### Αιτιολόγηση

*Διαθέσιμες εν χρήσει στατιστικές οδήγησης για την ανάπτυξη της νέας παγκόσμιας διαδικασίας δοκιμής για ελαφρού τύπου οχήματα (WLTP) δείχνουν ότι μια τιμή επιτάχυνσης άνω των 2  $m/s^2$  δεν δικαιολογείται. Επιπλέον η υποχρεωτική διαδικασία ελέγχου για αυτό τον νέο κανονισμό μεταξύ του 2007 και 2010 βασίστηκε σε ορισμό δοκιμών που ανέρχεται σε 2  $m/s^2$ .*

## Τροπολογία 51

### Πρόταση κανονισμού Παράρτημα III

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

#### Παράρτημα III Οριακές τιμές

Η μετρούμενη ηχοστάθμη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος II δεν υπερβαίνει τα εξής όρια:

| Κατηγορία οχήματος | Περιγραφή της κατηγορίας οχήματος  | Οριακές τιμές εκφραζόμενες σε dB(A) [decibel(A)]        |                 |   |                 |   |                 |
|--------------------|--|---|-----------------|---|-----------------|---|-----------------|
|                    |  | Οριακές τιμές για την έγκριση τύπου νέων τύπων οχημάτων |                 | Οριακές τιμές για την έγκριση τύπου νέων τύπων οχημάτων |                 | Οριακές τιμές για την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων |                 |
|                    |  | Φάση 1 ισχύει από [2 έτη μετά τη δημοσίευση]            |                 | Φάση 2 ισχύει από [5 έτη μετά τη δημοσίευση]            |                 | Φάση 3 ισχύει από [7 έτη μετά τη δημοσίευση]                                  |                 |
|                    |  | Γενικής χρήσης  | Παντός εδάφους* | Γενικής χρήσης  | Παντός εδάφους* | Γενικής χρήσης  | Παντός εδάφους* |
| M                  | Οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών                              |   |                 |   |                 |   |                 |
| M <sub>1</sub>     | αριθμός θέσεων < 9   | 70  | 71**            | 68  | 69**            | 68  | 69**            |
| M <sub>1</sub>     | αριθμός θέσεων < 9· λόγος ισχύος προς μάζα > 150 kW/τόνο                           | 71  | 71              | 69  | 69              | 69  | 69              |
| M <sub>2</sub>     | αριθμός θέσεων > 9· μάζα < 2 τόνοι   | 72  | 72              | 70  | 70              | 70  | 70              |
| M <sub>2</sub>     | αριθμός θέσεων > 9· 2 τόνοι < μάζα < 3,5 τόνοι                                     | 73  | 74              | 71  | 72              | 71  | 72              |
| M <sub>2</sub>     | αριθμός θέσεων > 9· 3.5 τόνοι < μάζα ≤ 5 τόνοι· ονομαστική ισχύς κινητήρα < 150 kW | 74  | 75              | 72  | 73              | 72  | 73              |
| M <sub>2</sub>     | αριθμός θέσεων > 9· 3.5 τόνοι < μάζα ≤ 5 τόνοι· ονομαστική ισχύς κινητήρα > 150 kW | 76  | 78              | 74  | 76              | 74  | 76              |
| M <sub>3</sub>     | αριθμός θέσεων > 9· μάζα > 5 τόνοι· ονομαστική ισχύς κινητήρα < 150 kW             | 75  | 76              | 73  | 74              | 73  | 74              |
| M <sub>3</sub>     | αριθμός θέσεων > 9· μάζα > 5 τόνοι· ονομαστική ισχύς κινητήρα > 150 kW             | 77  | 79              | 75  | 77              | 75  | 77              |
| N                  | Οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων                          |   |                 |   |                 |   |                 |
| N <sub>1</sub>     | μάζα < 2 τόνοι   | 71  | 71              | 69  | 69              | 69  | 69              |
| N <sub>1</sub>     | 2 τόνοι < μάζα < 3,5 τόνοι   | 72  | 73              | 70  | 71              | 70  | 71              |
| N <sub>2</sub>     | 3.5 τόνοι < μάζα ≤ 12 τόνοι· ονομαστική ισχύς κινητήρα < 75 kW                     | 74  | 75              | 72  | 73              | 72  | 73              |

|       |  |    |    |    |    |    |    |
|-------|--|----|----|----|----|----|----|
| $N_2$ | 3.5 τόνοι < μάζα<br>≤ 12 τόνοι·<br>75 < ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα<br>< 150 kW   | 75 | 76 | 73 | 74 | 73 | 74 |
| $N_2$ | 3.5 τόνοι < μάζα<br>≤ 12 τόνοι·<br>ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα<br>> 150 kW  | 77 | 79 | 75 | 77 | 75 | 77 |
| $N_3$ | μάζα > 12 τόνοι·<br>75 < ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα<br>< 150 kW  | 77 | 78 | 75 | 76 | 75 | 76 |
| $N_3$ | μάζα > 12 τόνοι·<br>ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα<br>> 150 kW   | 80 | 82 | 78 | 80 | 78 | 80 |
|       |  |    |    |    |    |    |    |
| *     | <i>Οι αυξημένες οριακές τιμές ισχύουν μόνο εάν το όχημα συμμορφώνεται με τον σχετικό ορισμό για τα οχήματα παντός εδάφους που αναφέρονται στο σημείο 4 του τμήματος Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας αριθ. 2007/46/ΕΚ της ΕΕ.</i> |    |    |    |    |    |    |
| **    | <i>Για οχήματα της κατηγορίας M1, οι αυξημένες οριακές τιμές για τα οχήματα παντός εδάφους ισχύουν μόνο εάν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα είναι &gt; 2 τόνους.</i>   |    |    |    |    |    |    |

Τροπολογία

Παράρτημα ΙΙΙ  
Οριακές τιμές

Η μετρούμενη ηχοστάθμη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος και *στρογγυλεμένη προς τον πλησιέστερο μικρότερο ακέραιο σε περίπτωση που το δεκαδικό τμήμα είναι μικρότερο του 0,5 και προς πλησιέστερο μεγαλύτερο ακέραιο σε περίπτωση που το δεκαδικό τμήμα είναι μεγαλύτερο του 0,5*, ΙΙ δεν υπερβαίνει τα εξής όρια:

| Κατηγορία οχήματος | Περιγραφή της κατηγορίας οχήματος   | Οριακές τιμές για την έγκριση τύπου νέων τύπων οχημάτων εκπεφρασμένες σε dB(A) [decibel(A)] | Οριακές τιμές για την για την έγκριση τύπου νέων τύπων οχημάτων, την ταξινόμηση, πώληση και θέση σε κυκλοφορία νέων οχημάτων εκπεφρασμένες σε in dB(A) [decibel(A)] |
|--------------------|---|---|---|
|                    |   | Φάση 1 ισχύει από [6 έτη μετά τη δημοσίευση]  | Φάση 2 ισχύει από [8 έτη μετά τη δημοσίευση]  |
| M                  | Οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών                       |   |   |
| $M_1$              | αριθμός θέσεων > 9·<br>≤ 125 kW/ton   | 68  | 68  |
|                    | αριθμός θέσεων > 9·<br>125kW/ton <<br>λόγος ισχύος προς<br>μάζα ≤ 150kW/ton | 69  | 69  |
|                    | αριθμός θέσεων > 9·<br>λόγος ισχύος προς<br>μάζα ≤ 150 kW/τόνο              | 71  | 71  |
| $M_2$              | αριθμός θέσεων > 9·<br>μάζα ≤ 2,5 τόνοι                                     | 69  | 69  |
|                    | αριθμός θέσεων > 9·<br>2, 5 τόνοι < μάζα <                                  | 71  | 71  |

|                |   |    |    |
|----------------|---|----|----|
|                | <b>3.5 τόνοι</b>  |    |    |
|                | αριθμός θέσεων > 9·<br>3.5 τόνοι < μάζα < 5<br>tons·  | 72 | 72 |
| M <sub>3</sub> | αριθμός θέσεων > 9·<br>μάζα > 5 τόνοι·<br>ονομαστική ισχύς<br>κινητήρα ≤ 180kW  | 73 | 73 |
|                | αριθμός θέσεων > 9·<br>μάζα > 5 τόνοι· 180<br>kW < ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα ≤<br>250kW  | 75 | 75 |
|                | αριθμός θέσεων > 9·<br>μάζα > 5 τόνοι·<br>ονομαστική ισχύς<br>κινητήρα > 250kW  | 76 | 76 |
| N              | Οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων   |    |    |
| N <sub>1</sub> | μάζα < 2,5 τόνοι  | 69 | 69 |
|                | 2,5 τόνοι < μάζα < 3,5<br>τόνοι   | 70 | 70 |
| N <sub>2</sub> | 3.5 τόνοι < μάζα < 12<br>tons;<br>ονομαστική ισχύς<br>κινητήρα < 150 kW   | 72 | 72 |
|                | 3,5 τόνοι < μάζα ≤ 12<br>τόνοι· ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα ><br>150kW   | 75 | 75 |
| N <sub>3</sub> | μάζα > 12 τόνοι·<br>ονομαστική ισχύς<br>κινητήρα ≤ 180kW  | 75 | 75 |
|                | μάζα > 12 τόνοι·<br>180 < ονομαστική<br>ισχύς κινητήρα<br>≤250kW  | 77 | 77 |
|                | μάζα > 12 τόνοι·<br>ονομαστική ισχύς<br>κινητήρα > 250 kW   | 79 | 79 |
| *              | <i>Οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1dB για τα οχήματα που πληρούν τον αντίστοιχο ορισμό των παντός εδάφους οχημάτων που ορίζονται στο σημείο 4, του τμήματος Α, του παραρτήματος ΙΙ, της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.</i> |    |    |

## Τροπολογία 52

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα VI – σημείο 3 – πρώτο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Τα οχήματα πρέπει να επιλέγονται και να υποβάλλονται στις δοκιμές που ορίζονται στο σημείο 2. Εάν τα αποτελέσματα των δοκιμών πληρούν τις απαιτήσεις περί συμμόρφωσης της παραγωγής του παραρτήματος X της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, το όχημα πρέπει να θεωρείται ότι είναι σύμφωνο με τις διατάξεις περί συμμόρφωσης της παραγωγής.

*Τροπολογία*

Τα οχήματα πρέπει να επιλέγονται και να υποβάλλονται στις δοκιμές που ορίζονται στο σημείο 2. Εάν τα αποτελέσματα των δοκιμών πληρούν τις απαιτήσεις περί συμμόρφωσης της παραγωγής του παραρτήματος X της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, το όχημα πρέπει να θεωρείται ότι είναι σύμφωνο με τις διατάξεις περί συμμόρφωσης της παραγωγής. **Οι**

*εφαρμοζόμενες απαιτήσεις συμμόρφωσης της παραγωγής (COP) είναι οι οριακές τιμές που καθορίζονται στο Παράρτημα III με πρόσθετο περιθώριο 1 dB(A).*

#### *Αιτιολόγηση*

*Σύμφωνα και με άλλους κανονισμούς όπως ο κανονισμός 661/2009, καθώς και με τις προδιαγραφές στην τρέχουσα νομοθεσία, ένα πρόσθετο περιθώριο +1 dB(A) προβλέπεται για ελέγχους όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής.*

### **Τροπολογία 53**

#### **Πρόταση κανονισμού Παράρτημα VII – σημείο 1 – υποσημείωση 1**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

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

*Τροπολογία*

*<sup>1</sup>Για τα πρώτα πέντε χρόνια από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, οι κατασκευαστές μπορούν να χρησιμοποιούν στίβους δοκιμών που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το ISO 10844:1994 ή το ISO 10844:2011. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κατασκευαστές χρησιμοποιούν στίβους δοκιμών που συμμορφώνονται μόνο με το ISO 10844:2011.*

#### *Αιτιολόγηση*

*Το ISO10844:1994 επικαιροποιήθηκε τον Μάρτιο του 2011 και μετατράπηκε στο νέο πρότυπο ISO ISO10844:2011. Το νέο πρότυπο δεν έχει εντούτοις ενσωματωθεί σε όλους τους κανονισμούς της UNECE που αφορούν τα οχήματα και τις υποδομές δοκιμής ελαστικών. Αυτός είναι ο λόγος που επιβάλλει μια μεταβατική περίοδο μεταξύ των δύο προτύπων, προκειμένου να δοθεί η ευκαιρία στους κατασκευαστές να οικοδομήσουν εκ νέου οποιονδήποτε στίβο και σε οποιοδήποτε μέρος χρειάζεται αυτός, καθώς επίσης και για να μπορέσει η UNECE να εντάξει την αναφορά στο νέο πρότυπο στους δικούς της κανονισμούς.*

### **Τροπολογία 54**

#### **Πρόταση κανονισμού Παράρτημα VII – σημείο 3.2.2 – δεύτερο εδάφιο – εισαγωγική φράση**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 3.2.2., ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις:*

*Τροπολογία*

*Επιπλέον των απαιτήσεων που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 3.2.2., ισχύουν οι ακόλουθες απαιτήσεις **ISO 10844:2011** ή γίνεται αναφορά στο **ISO***

**10844:1994 για μεταβατική περίοδο πέντε ετών:**

*Αιτιολόγηση*

Η εν λόγω απαίτηση πρέπει να συνάδει τόσο με την παράγραφο 1 του Παραρτήματος VII του παρόντος κανονισμού όσο και με τις εργασίες της UNECE. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα παράγραφο από τα σημεία α) έως ζ) αντλούνται από το πρότυπο ISO 10844:2011. Το πρότυπο αυτό εντούτοις δεν περιλαμβάνεται ακόμη στον κανονισμό UNECE. Είναι συνεπώς απαραίτητο να γίνει αναφορά στην προηγούμενη εκδοχή του προτύπου ISO 10844:1994 για πενταετή μεταβατική περίοδο ούτως ώστε να δοθεί η ευκαιρία στην UNECE να αλλάξει τους κανονισμούς της και στις εγκαταστάσεις πραγματοποίησης δοκιμών να εισαγάγουν τις αλλαγές που ζητεί η εκδοχή 2011 του εν λόγω προτύπου.

**Τροπολογία 55**

**Πρόταση κανονισμού**

**Παράρτημα VII – σημείο 4.3 – πρώτο εδάφιο**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Για τους σκοπούς του συγκεκριμένου προτύπου, οι μετρήσεις για το βάθος της υφής, πραγματοποιούνται σε τουλάχιστον δέκα θέσεις ισομερώς κατανομημένες κατά μήκος των ιχνών των τροχών της λωρίδας δοκιμών και η μέση τιμή που λαμβάνεται συγκρίνεται με το προδιαγραφόμενο ελάχιστο βάθος υφής. Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. πρότυπο **ISO 10844:1994**.

*Τροπολογία*

Για τους σκοπούς του συγκεκριμένου προτύπου, οι μετρήσεις για το βάθος της υφής, πραγματοποιούνται σε τουλάχιστον δέκα θέσεις ισομερώς κατανομημένες κατά μήκος των ιχνών των τροχών της λωρίδας δοκιμών και η μέση τιμή που λαμβάνεται συγκρίνεται με το προδιαγραφόμενο ελάχιστο βάθος υφής. Για την περιγραφή της διαδικασίας, βλ. πρότυπο **ISO10844:2011**.

*Αιτιολόγηση*

Ο κανονισμός πρέπει να συμμορφώνεται με τα τρέχοντα πρότυπα ISO.

**Τροπολογία 56**

**Πρόταση κανονισμού**

**Παράρτημα VIII – σημείο 2.3. – τέταρτη γραμμή «Επιτάχυνση οχήματος»**

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

Επιτάχυνση οχήματος  $a_{wot\ ASEP}$ :  $a_{WOT} \leq 5,0$   
 $m/s^2$

*Τροπολογία*

Επιτάχυνση οχήματος  $a_{wot\ ASEP}$ :  $a_{WOT} \leq 4,0$   
 $m/s^2$

*Αιτιολόγηση*

Ο βαθμός επιτάχυνσης που απαιτείται στη δοκιμή ASEP όπως περιγράφεται στην πρόταση της Επιτροπής δεν είναι αντιπροσωπευτικός των αστικών συνθηκών οδήγησης. Επίσης, η δοκιμή

γίνεται ολοένα και πιο περίπλοκη και άρα δυσκολότερη η συνεπής επανάληψή της σε υψηλότερες επιταχύνσεις. Η δέσμη δεδομένων που χρησιμοποιείται για το ASEP δεν απορρέει από τα δεδομένα της Μεθόδου Β. Πράγματι, η μέθοδος Β και το ASEP δεν σχετίζονται και συνεπώς η αλλαγή στη Μέθοδο Β δεν πρέπει να επαναληφθεί στη δοκιμή ASEP. Επιπλέον, δεν έχει πραγματοποιηθεί ολοκληρωμένη εκτίμηση αντικτύπου προκειμένου να ληφθεί υπόψη η αλλαγή από 4.0 σε 5.0 m/s<sup>2</sup>.

## Τροπολογία 57

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα VIII – σημείο 2.4. – εδάφιο 2 α (νέο)

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Προκειμένου να είναι η δοκιμή ASEP αντιπροσωπευτική και να μπορεί να επαναληφθεί (από την αρχή έγκρισης τύπου), τα προϊόντα δοκιμάζονται με βαθμονομήσεις κιβωτίου ταχυτήτων παραγωγής.***

#### *Αιτιολόγηση*

*Η χρησιμοποίηση βαθμονόμησης κιβωτίου ταχυτήτων παραγωγής είναι απαραίτητη για τους ακόλουθους λόγους: Δεδομένου ότι το κιβώτιο ταχυτήτων πρέπει να χρησιμοποιηθεί εκτός των «φυσιολογικών» του παραμέτρων, απαιτείται ρύθμιση που θα «κρατήσει» επιλεγμένες ταχύτητες κατά τη διάρκεια δοκιμής ASEP. Όσον αφορά τα ανωτέρω, ειδική ρύθμιση δεν προσφέρεται στα αυτοκίνητα παραγωγής. Άρα δεν είναι εφικτή η ομοιομορφία της παραγωγής. Η μη γραμμική επιτάχυνση με υψηλή αριθμητική ταχύτητα και με εφαρμογή πλήρους ισχύος από χαμηλές RPM στροφές ανά λεπτό μπορεί να γίνει αιτία να «ανάψει» ο κινητήρας. Αυτό συμβαίνει όταν ο μετατροπέας ροπής πέφτει σε χαμηλές στροφές κινητήρα.*

## Τροπολογία 58

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα IX – μέρος Α – σημείο 1 - πρώτο εδάφιο

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

*Τροπολογία*

***Το*** σύστημα ακουστικής προειδοποίησης οχήματος (AVAS) ***είναι μια συσκευή παραγωγής ήχου που έχει σχεδιαστεί για να ενημερώνει τους πεζούς και τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών.***

***Ως*** «σύστημα ακουστικής προειδοποίησης οχήματος» (AVAS) ***νοείται ένα σύστημα για υβριδικά ηλεκτρικά και ηλεκτρικά οχήματα οδικών μεταφορών, το οποίο παρέχει πληροφορίες για τη λειτουργία του οχήματος στους πεζούς και τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών.***

## Αιτιολόγηση

Ο ορισμός του συστήματος AVAS στο σχετικό παράρτημα ΙΧ θα πρέπει να είναι σύμφωνος με τον ορισμό του εν λόγω συστήματος στο άρθρο 3 σημείο 21.

### Τροπολογία 59

#### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα ΙΧ – μέρος Α – σημείο 4 – στοιχείο α

##### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

α) Ο ήχος που παράγεται από το σύστημα AVAS θα πρέπει να είναι ένας συνεχής ήχος που θα ενημερώνει τους πεζούς και τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών για την παρουσία ενός οχήματος.

**Ωστόσο, δεν είναι αποδεκτοί οι ακόλουθοι και παρόμοιοι τύποι ήχων:**

**i) σειρήνα, κόρνα, κουδούνι και προειδοποιητικοί ήχοι έκτακτης ανάγκης του οχήματος**

**ii) ήχοι συναγερμού, π.χ. πυρκαγιά, κλοπή, συναγερμός καπνού**

**iii) Διακεκομμένο ήχο**

**Αποφεύγονται οι ακόλουθοι και παρόμοιοι τύποι ήχων:**

**iv) Μελοδικούς ήχους, ήχους ζώου ή εντόμου**

**ήχους που δημιουργούν σύγχυση με τον εντοπισμό ενός οχήματος ή/και τη λειτουργία του (π.χ. επιτάχυνση, επιβράδυνση, κλπ.)**

##### *Τροπολογία*

α) Ο ήχος που παράγεται από το σύστημα AVAS θα πρέπει να είναι ένας συνεχής ήχος που θα ενημερώνει τους πεζούς και τους ανεπαρκώς προστατευόμενους χρήστες των οδών για την παρουσία ενός οχήματος. **Ο ήχος θα πρέπει να παρέχει σαφή ένδειξη σχετικά με τη συμπεριφορά του οχήματος και να μοιάζει με τον ήχο οχήματος της ίδιας κατηγορίας που διαθέτει κινητήρα εσωτερικής καύσης.**

## Αιτιολόγηση

Η καταγραφή των διαφόρων τύπων ήχου που δεν είναι αποδεκτοί για χρήση από το σύστημα AVAS θα πρέπει να αντικατασταθεί από μία σαφή περιγραφή των χαρακτηριστικών των ήχων οι οποίοι επιτρέπονται.

## Τροπολογία 60

### Πρόταση κανονισμού

#### Παράρτημα ΙΧ – μέρος Α – σημείο 4 – στοιχεία β και γ

##### *Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

β) Ο ήχος που παράγεται από το σύστημα AVAS υποδεικνύει εύκολα τη συμπεριφορά του οχήματος, για παράδειγμα, μέσω της αυτόματης μεταβολής της ηχοστάθμης ή των χαρακτηριστικών σε συγχρονισμό με την ταχύτητα του οχήματος.

γ) Η ηχοστάθμη που παράγεται από το σύστημα AVAS δεν υπερβαίνει την κατά προσέγγιση ηχοστάθμη ενός παρομοίου οχήματος της ίδιας κατηγορίας που διαθέτει κινητήρα εσωτερικής καύσης και λειτουργεί υπό τις ίδιες συνθήκες.

Περιβαλλοντικά ζητήματα:

Η ανάπτυξη του συστήματος AVAS λαμβάνει υπόψη τις συνολικές επιπτώσεις του θορύβου για την κοινωνία.

##### *Τροπολογία*

β) Ο ήχος που παράγεται από το σύστημα AVAS **πρέπει να** υποδεικνύει εύκολα τη συμπεριφορά **και την κατεύθυνση** του οχήματος, για παράδειγμα, μέσω της αυτόματης μεταβολής της ηχοστάθμης ή των χαρακτηριστικών σε συγχρονισμό με την ταχύτητα του οχήματος.

γ) Η ηχοστάθμη που παράγεται από το σύστημα AVAS δεν **πρέπει να** υπερβαίνει την κατά προσέγγιση ηχοστάθμη ενός παρομοίου οχήματος της ίδιας κατηγορίας που διαθέτει κινητήρα εσωτερικής καύσης και λειτουργεί υπό τις ίδιες συνθήκες.

Περιβαλλοντικά ζητήματα:

Η ανάπτυξη του συστήματος AVAS λαμβάνει υπόψη τις συνολικές επιπτώσεις του θορύβου για την κοινωνία.