



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

---

*Комисия по вътрешния пазар и защита на потребителите*

---

**2011/0409(COD)**

25.6.2012

## **СТАНОВИЩЕ**

на комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите

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

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

Докладчик по становище: Anja Weisgerber

PA\_Legam

## КРАТКА ОБОСНОВКА

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

Изискванията относно одобрението на типа на превозните средства съществуват, наред с другото, и по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> и замърсяващите емисии (стандартите Евро 5/6 и Евро VI). Предприеманите мерки за спазване на тези изисквания по отношение на емисиите отчасти са в противоречие с мерките, предприемани за намаляване на шума от превозните средства. Например, мерките за намаляване на излъчвания шум могат да увеличат теглото на превозното средство, което води до по-високи емисии на CO<sub>2</sub>. Различните изисквания на ЕС относно одобрението на типа следва внимателно да балансират отделните цели и да следват общ подход, който продължава да прави превозните средства по-тихи, по-сигурни и по-безвредни за околната среда. Също така, предприеманите мерки за намаляване на нивото на шума на превозните средства не трябва да водят до намаляване на пътната сигурност, например специалните пътни настилки с ниски нива на излъчван шум могат да намалят значително шума на гумите, излъчван при търкаляне, и да удължат спирачния път. В допълнение към граничните стойности на шума от превозните средства докладчикът подчертава, че е важно да се вземат предвид други източници на шум в околната среда като пътната настилка, управлението на движението или поведението на водачите на превозни средства.

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

дългосрочни гранични стойности на шума изискват изцяло ново проектиране за всяко превозно средство.

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

Прозрачността е ключов елемент от една отговорна политика за защита на потребителите и се подкрепя от комисията IMCO от дълго време насам. Осигуряването на налична ясна и прозрачна информация относно излъчвания шум от всяко превозно средство за потребителите ще им даде възможност да използват нивото на излъчвания шум за основа на решението си за закупуване. Същата информация за обществените органи ще им позволи да създадат подходящи стимули за насърчаване на използването на по-тихи превозни средства, например посредством определяне на норми за обществените поръчки за автобусните паркове и разрешаване на преференциален достъп до определени чувствителни жилищни райони или часови отрязъци от деня само на най-тихите превозни средства за доставки. Вече съществуват етикети относно емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и шума на гумите; следва да се въведе подобен етикет за равнището на шума на превозните средства.

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

## ИЗМЕНЕНИЯ

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

### Изменение 1

#### **Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(1а) Изискванията на ЕС относно одобрението на типа съществуват, наред с другото, за емисиите на CO<sub>2</sub>***

*(Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства<sup>1</sup> и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 година за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства<sup>2</sup>) и за замърсяващите емисии (Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства<sup>3</sup> и Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства<sup>4</sup>). Техническите изисквания за граничните стойности на емисиите на CO<sub>2</sub> и замърсяващите емисии не може да бъдат в противоречие с изискванията относно намаляването на излъчвания шум. Следователно изискванията на ЕС относно одобрението на типа следва да постигнат равновесие между различните цели.*

---

<sup>1</sup> *OB L 140, 05.6.2009 г., стр. 1.*

<sup>2</sup> *OB L 145, 31.5.2011 г., стр. 1.*

<sup>3</sup> *OB L 171, 29.6.2007 г., стр. 1.*

<sup>4</sup> *OB L 188, 18.7.2009 г., стр. 1.*

#### *Обосновка*

*Техническите мерки за ограничаване на емисиите на CO<sub>2</sub> включват мерки за намаляване на теглото на превозното средство, докато техническите мерки за намаляване на шума като звукоизолацията обикновено увеличават теглото на превозното средство и увеличават емисиите на CO<sub>2</sub>. От друга страна, звукоизолацията намалява шума, но увеличава същевременно опасността от подпалване на двигателя.*

#### **Изменение 2**

##### **Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1а) От общо 500 милиона граждани на Европейския съюз 300 милиона са регистрирани като водачи на превозни средства. В Европейския съюз са регистрирани 22% и се произвеждат 25% от всички превозни средства в света. Всяка година европейската автомобилна индустрия произвежда 17 милиона нови превозни средства и понастоящем има тенденция за нарастване на това производство.*

#### **Изменение 3**

##### **Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(8а) Техническите мерки за намаляване на нивата на шума от превозните средства трябва да отговарят на набор разнопосочни*

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

#### **Изменение 4**

##### **Предложение за регламент Съображение 8 б (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(8б) Шумовото замърсяване е преди всичко местен проблем, за който обаче е необходимо решение в мащабите на целия Съюз. Първата стъпка на всяка устойчива политика за шумовите емисии трябва да бъде определянето на мерки, които да се прилагат при източника на шума. Превозното средство като източник на шум, към който е насочен настоящият регламент, по*

*определение се отличава с неограничена подвижност, така че чисто националните мерки не могат да го обхванат по адекватен начин.*

## Изменение 5

### Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(9а) Разпоредбата относно информирането на потребителите, управителите на автомобилни паркове и обществените органи за излъчвания шум може да повлияе върху решенията за закупуване и да ускори прехода към по-тих автомобилен парк. С цел предоставяне необходимата информация на потребителите производителят следва да предоставя информация относно нивата на шума на превозните средства в съответствие с хармонизирани методи на изпитване на мястото на продажба и в рекламно-информационните технически материали. Етикет, подобен на използваните за информация относно емисиите на CO<sub>2</sub>, разхода на гориво и шума на гумите, следва да информира потребителите относно излъчвания от превозното средство шум.***

#### *Обосновка*

*Досега не беше възможно да се знае нивото на шума от определено превозно средство. Информация за шума се изисква за гумите в търговските обекти и в рекламните материали от Регламент 1222/2009 относно етикетирването на гуми. С цел популяризиране на превозни средства, излъчващи малко шум, и за да бъде дадена възможност на потребителя да направи информиран избор за покупката, производителят ще бъде задължен да показва нивото на шума от превозното средство. Националните и общинските обществени органи играят централна роля като главни купувачи на автомобилни паркове, по-специално обществени транспортни средства и общински превозни средства, както и носят отговорност за*



изпълнението на Директива 2002/49/ЕО, която цели намаляване на шума в околната среда в градските области и покрай основните транспортни инфраструктури.

## Изменение 6

### Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(9a) При личните автомобили при пътуване със средна скорост от 45 km/h преобладава шумът от двигателя и от системата за отработени газове, докато при пътувания със скорост над посочената – шумът от контакта на гумите с пътя и от вятъра. Този шум от контакта на гумите с пътя и от вятъра се проявява независимо от вида и мощността на двигателя. Чрез развитието на автомобилостроенето от 70-те години на миналия век насам двигателите станаха значително по-тихи, а средната им мощност и тегло се повишиха. Последното, както и повишаването на безопасността, доведоха до увеличаване на теглото на цялото превозно средство, което бе свързано с увеличаване на контактната повърхност на автомобилните гуми с цел повишаване на стабилността при движение. С всяко увеличаване на тази повърхност нараства и шумът на превозното средство от контакта на гумите с пътя.*

## Изменение 7

### Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(12a) Потенциалът за намаляване на*

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

## **Изменение 8**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*Обосновка*

*С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до необходимата информация, когато планират покупка, следва информацията относно шума да е широко достъпна.*

*(Предложение в съответствие с член 3 от Регламент 1222/2009 относно етикетирането на гуми, включително по отношение на излъчвания шум).*

## **Изменение 9**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*Обосновка*

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

## **Изменение 10**

### **Предложение за регламент Член 6 - параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

### Обосновка

В съответствие с принципите за по-добро управление е важно да се гарантира, че условията на изпитване на настоящия регламент не се отразяват неправомерно върху производителите на части, които вече предприеха значителни стъпки за намаляване на шумовите емисии, по-специално производителите на гуми.

В този контекст следва да бъде подчертана точността на условията на изпитване и „типичните пътни условия за управление на превозно средство“ следва да бъдат утвърдени като условие за утвърждаване на граничните стойности, определени в приложение III.

## Изменение 11

### Предложение за регламент

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Превозните средства изпълняват автоматично изискванията на приложение X, ако производителят на превозното средство предостави технически документи на органа за одобрение на типа, които показват, че разликата между максималната и минималната честота на въртене на двигателя на превозните средства в  $VB'17 \leq 0,15 \times S$ , за всяко условие на изпитване в обхвата на контрол на ДРИЗ, определен в точка 3.3. от приложение VIII, по отношение на условията, определени в приложение II.**

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

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

**б) полезен товар  $\geq 850$  kg и отношение на мощността към масата  $PMR$ , изчислено чрез използване на максимална допустима маса на превозното средство  $\leq 40$ .**

## Обосновка

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

## Изменение 12

### Предложение за регламент

#### Член 8 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 8 а (нов)**

##### **Информация**

**Производителите и дистрибуторите на превозни средства гарантират, че новото на шум в децибели (dB(A)) в съответствие с хармонизираните методи на изпитване за одобрение на типа за всяко превозно средство се обозначава по добре видим начин на мястото на продажба и в техническите рекламни-информационни материали.**

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

**Информацията за потребителите може да се включи в Директива 1999/94/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 1999 година относно наличието на потребителска информация за разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub> по отношение на търговията с нови леки автомобили<sup>1</sup>. За излъчвания шум следва да се използва същият метод на обозначаване както за емисиите на**

CO<sub>2</sub>.

---

<sup>1</sup> *OB L 12, 18.1.2000 г., стр. 16.*

#### *Обосновка*

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

### **Изменение 13**

#### **Предложение за регламент Член 9 - параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

#### *Обосновка*

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

### **Изменение 14**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*Обосновка*

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

**Изменение 15**

**Предложение за регламент  
Член 10 - параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

*Обосновка*

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

## Изменение 16

### Предложение за регламент Член 10 - параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

*Обосновка*

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

## Изменение 17

### Предложение за регламент Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1 – буква а)

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

*Обосновка*

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



## Изменение 18

### Предложение за регламент

#### Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1 – буква б)

*Текст, предложен от Комисията*

б) ако нито едно от предавателните отношения не дава исканото ускорение, се избира предавателно отношение  $i$  с ускорение, по-високо от базовото, и предавателно отношение  $i+1$  с ускорение, по-ниско от базовото. Ако стойността на ускорението при предавателно отношение  $i$  не превишава **3,0 m/s<sup>2</sup>**, за изпитването се използват двете предавателни отношения. Претегленото съотношение спрямо базовото ускорение  $a_{wot\ ref}$  се изчислява, като:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

*Изменение*

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

*Обосновка*

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

## Изменение 19

### Предложение за регламент

#### Приложение II – точка 4.1.2.1.4.1 – буква в)

*Текст, предложен от Комисията*

в) ако стойността на ускорението при предавателно отношение  $i$  превишава **3,0 m/s<sup>2</sup>**, се използва първото предавателно отношение, което дава ускорение **под 3,0 m/s<sup>2</sup>**, освен ако предавателното отношение  $i+1$  не осигурява ускорение, по-малко от  $a_{urban}$ . В този случай се използват две предавки,  $i$  и  $i+1$ , включително предавката  $i$  с ускорение, превишаващо **3,0 m/s<sup>2</sup>**. В останалите

*Изменение*

в) ако стойността на ускорението при предавателно отношение  $i$  превишава **2,0 m/s<sup>2</sup>**, се използва първото предавателно отношение, което дава ускорение **под 2,0 m/s<sup>2</sup>**, освен ако предавателното отношение  $i+1$  не осигурява ускорение, по-малко от  $a_{urban}$ . В този случай се използват две предавки,  $i$  и  $i+1$ , включително предавката  $i$  с ускорение, превишаващо **2,0 m/s<sup>2</sup>**. В останалите

случаи не се използват други предавки.  
Достигнатото ускорение  $awot\ test$  по време на изпитването се използва за изчисляването на коефициента на частична мощност  $kP$  вместо  $awot\ ref$ ;

случаи не се използват други предавки.  
Достигнатото ускорение  $awot\ test$  по време на изпитването се използва за изчисляването на коефициента на частична мощност  $kP$  вместо  $awot\ ref$ ;

### Обосновка

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

## Изменение 20

### Предложение за регламент Приложение III

Текст, предложен от Комисията

#### Приложение III

#### Гранични стойности

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

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности в dB(A) (децибели (A))					
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства		Гранични стойности за регистрация, продажба и пускане в експлоатация на нови превозни средства	
		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването]		Фаза 2 в сила от [5 години след публикуването]		Фаза 3 в сила от [7 години след публикуването]	
		С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*
<i>M</i>	Превозни средства, използвани за						

	<b>превоз на пътници</b>						
$M_1$	<b>Брой на седалките <math>\leq 9</math>;</b>	<b>70</b>	<b>71**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>
$M_1$	Брой на седалките $\leq 9$ ; отношение мощност към маса $> 150 \text{ kW/t}$ ;	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
$M_2$	Брой на седалките $> 9$ ; маса $\leq 2 \text{ t}$ ;	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>
$M_2$	Брой на седалките $> 9$ ; $2 \text{ t} < \text{маса} \leq 3,5 \text{ t}$ ;	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>72</b>
$M_2$	Брой на седалките $> 9$ ; $3,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 5 \text{ t}$ ; номинална мощност на двигателя $< 150 \text{ kW}$ ;	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>73</b>
$M_2$	Брой на седалките $> 9$ ; $3,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 5 \text{ t}$ ; номинална мощност на двигателя $\geq 150 \text{ kW}$ ;	<b>76</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>76</b>
$M_3$	Брой на седалките $> 9$ ; маса $> 5 \text{ t}$ ; номинална мощност на двигателя $< 150 \text{ kW}$ ;	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>74</b>
$M_3$	Брой на седалките $> 9$ ; маса $> 5 \text{ t}$ ; номинална мощност на двигателя $\geq 150 \text{ kW}$ ;	<b>77</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>77</b>
$N$	<b>Превозни средства, използвани за превоз на товари</b>						
$N_1$	<b>маса <math>\leq 2 \text{ t}</math>;</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
$N_1$	<b><math>2 \text{ t} &lt; \text{маса} \leq 3,5 \text{ t}</math>;</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>71</b>
$N_2$	$3,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 12 \text{ t}$ ; номинална мощност на двигателя $< 75 \text{ kW}$ ;	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>73</b>
$N_2$	$3,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 12 \text{ t}$ ; $75 \leq$ номинална мощност на двигателя $< 150 \text{ kW}$ ;	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>74</b>
$N_2$	$3,5 \text{ t} < \text{маса} \leq 12 \text{ t}$ ;	<b>77</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>77</b>

	номинална мощност на двигателя $\geq 150$ kW;						
N <sub>3</sub>	Маса > 12 t; $75 \leq$ номинална мощност на двигателя < 150 kW;	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя $\geq 150$ kW;	80	82	78	80	78	80

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

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

### Изменение

#### Приложение III

#### Гранични стойности

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

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности в dB(A) (децибели (A))			
		Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****	Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****	Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****	Гранични стойности за одобрение на типа на нови

								типове превозни средства** ***
		Фаза 1 в сила от [2 години след публикуването]* *****	Фаза 2 в сила от [6 години след публикуването]* *****	Фаза 3 в сила от [10 години след публикуването]	Фаза 4 в сила от [14 години след публикуването]* *****			
		С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначение ***
	Превозни средства, използвани за превоз на пътници и стоки *****							
M <sub>1</sub>	Брой на седалките ≤ 9; отношение мощност към маса ≤ 120 kW/t;	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M <sub>1</sub>	Брой на седалките ≤ 9; 120 kW/t < отношение мощност към маса ≤ 160 kW/t;	73	74	72	73	71	72	68
M <sub>1</sub>	Брой на седалките ≤ 9; отношение мощност към маса > 160	75	76	74	75	73	74	70

	<i>kW/t;</i>							
<i>M<sub>1</sub></i>	<i>Брой на седалките ≤ 4, включително водачът; отношение мощност към маса &gt; 200 kW/t; точката R на седалката на водача &lt; 450 mm от нивото на земята</i>	<i>77</i>	<i>N/A</i>	<i>76</i>	<i>N/A</i>	<i>76</i>	<i>N/A</i>	<i>76</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>Брой на седалките &gt; 9; маса ≤ 2,5 t; номинална мощност на двигателя &lt; 75kW</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>68</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>Брой на седалките &gt; 9; маса ≤ 2,5 t; номинална мощност на двигателя ≥ 75 kW;</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>69</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>Брой на седалките &gt; 9; 2,5 t &lt; маса ≤ 3,5 t;</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>70</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>Брой на седалките &gt; 9; маса &gt; 3,5 t;</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>
<i>N<sub>1</sub></i>	<i>маса ≤ 2,5 t;</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>
<i>N<sub>1</sub></i>	<i>2,5 t &lt; маса ≤ 3,5 t;</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>69</i>
		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства</i>		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства</i>		<i>Гранични стойности за одобрение на типа на нови типове превозни средства****</i>		<i>Гранични стойности за одобрение на</i>

								типа на нови типове превозни средства** ***
		Фаза 1 в сила от [3 години след публикуването]		Фаза 2 в сила от [8 години след публикуването]		Фаза 3 в сила от [12 години след публикуването]		Фаза 4 в сила от [16 години и след публикуването]* *****
		С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо предназначени	Повишена проходимост*	С общо значения	Повишена проходимост*	С общо предназначение ***
M <sub>3</sub>	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; номинална мощност на двигателя ≤ 100 kW;	74	75	73	74	72	73	71
M <sub>3</sub>	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; 100 kW < номинална мощност на двигателя ≤ 180 kW;	76	77	74	75	73	74	72
M <sub>3</sub>	Брой на седалките > 9; маса > 5 t; 180 < номинална мощност на	78	79	78	79	76	77	75

	<i>двигателя ≤ 250 kW;</i>							
<i>M<sub>3</sub></i>	<i>Брой на седалките &gt; 9; маса &gt; 5 t; номинална мощност на двигателя &gt; 250 kW;</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>79</i>	<i>80</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>77</i>
<i>N<sub>2</sub></i>	<i>3,5 t &lt; маса ≤ 12 t; номинална мощност на двигателя &lt; 75 kW;</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>71</i>
<i>N<sub>2</sub></i>	<i>3,5 t &lt; маса ≤ 12 t; 75 ≤ номинална мощност на двигателя &lt; 150 kW;</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>
<i>N<sub>2</sub></i>	<i>3,5 t &lt; маса ≤ 12 t; 150 kW ≤ номинална мощност на двигателя;</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>74</i>
<i>N<sub>3</sub></i>	<i>Маса &gt; 12 t; номинална мощност на двигателя &lt; 100 kW;</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>72</i>
<i>N<sub>3</sub></i>	<i>Маса &gt; 12 t; 100 ≤ номинална мощност на двигателя &lt; 150 kW;</i>	<i>79</i>	<i>80</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>75</i>
<i>N<sub>3</sub></i>	<i>Маса &gt; 12 t; 150 ≤ номинална мощност на двигателя &lt; 250 kW;</i>	<i>81</i>	<i>82</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>79</i>	<i>80</i>	<i>77</i>
<i>N<sub>3</sub></i>	<i>Маса &gt; 12 t; номинална мощност на двигателя ≥</i>	<i>82</i>	<i>83</i>	<i>81</i>	<i>82</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>79</i>



	250 kW;							
--	---------	--	--	--	--	--	--	--

- \* Повишените гранични стойности са валидни само ако превозното средство отговаря на съответното определение за превозни средства с повишена проходимост, посочено в точка 4 от раздел А на приложение II към Директива 2007/46/ЕО.
- \*\* За превозни средства от категория М1 повишените гранични стойности за превозни средства с повишена проходимост са валидни само ако разрешената максимална маса > 2 t.
- \*\*\* *За превозните средства с повишена проходимост общите гранични стойности се повишават с + 1 dB(A)*
- \*\*\*\* *Преходен период за първа регистрация на нови превозни средства: 2 години след влизането в сила, с изключение на превозни средства от M1/N1 ≤ 50kW/t и M2 ≤ 75kW, за които преходният период се прилага за първи път от фаза 2.*
- \*\*\*\*\* *Преходен период за първа регистрация на нови превозни средства: 3 години след влизането в сила.*
- \*\*\*\*\* *След въвеждането на фаза 3 Комисията извършва подробно проучване за утвърждаване на фаза 4 по отношение на техническата осъществимост на граничните стойности на шума. В случай на положителна оценка фаза 4 се прилага 4 години след публикуването на проучването на Комисията.*
- \*\*\*\*\* *M1 Превозни средства със специално предназначение:  
За превозни средства, достъпни за инвалидни колички (съгласно определението в параграф 5.5 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО), и бронирани превозни средства (съгласно определението в част А, параграф 5.2 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО) се допускат модификации в тръбите на изпускателната уредба без допълнителни изпитвания, при условие че са запазени всички оригинални устройства за контрол на емисиите, включително филтрите за частици (ако има такива). Ако е необходимо ново изпитване, разрешават се допълнителни 2dB(A) над приложимата гранична стойност.*
- \*\*\*\*\* *За произвежданите в малки серии превозни средства, в съответствие с раздел 1 от част А от Приложение XII към Директива 2007/46/ЕО, приложимите дати за фаза 1 и фаза 2 се отсрочват с две години.*

## Изменение 21

### Предложение за регламент Приложение VI – точка 3 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

превозното средство съответства на разпоредбите за ПСП.

превозното средство съответства на разпоредбите за ПСП. **За изискванията за ПСП граничните стойности от приложение III са изпълнени, ако граничните стойности от приложение III са спазени в рамките на допълнително отклонение от 1 dB(A).**

#### *Обосновка*

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

### **Изменение 22**

#### **Предложение за регламент Приложение IX - част А - точка 1**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

#### *Обосновка*

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

### **Изменение 23**

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

*Текст, предложен от Комисията*

а) Звукът, генериран от АССПС, следва да бъде непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите

*Изменение*

а) Звукът, генериран от АССПС, следва да бъде непрекъснат звук, който информира пешеходците и уязвимите

участници в пътното движение за превозно средство в експлоатация.

участници в пътното движение за превозно средство в експлоатация.

***Звукът следва да указва лесно поведението на превозното средство и следва да е подобен на звука на превозно средство от същата категория, оборудвано с двигател с вътрешно горене.***

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

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

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

***iii) спорадичен звук.***

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

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

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

#### *Обосновка*

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

## ПРОЦЕДУРА

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