



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

2011/0409(COD)

25.6.2012

OPINIA

Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego
i Bezpieczeństwa Żywności

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

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Anja Weisgerber

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

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

Wymogi dotyczące homologacji typu pojazdu istnieją między innymi także dla emisji CO₂ i zanieczyszczeń (normy (Euro 5/6 i Euro VI)). Środki stosowane w celu zapewnienia zgodności z tymi wymogami dotyczącymi emisji są częściowo sprzeczne ze środkami stosowanymi w celu obniżenia poziomu hałasu emitowanego przez pojazd. Na przykład środki służące obniżeniu emisji hałasu mogą zwiększyć wagę pojazdu, co prowadzi do wyższej emisji CO₂. Nowe unijne wymogi homologacji typu powinny ostrożnie wprowadzić równowagę pomiędzy różnymi celami i być zgodne z ogólnym podejściem polegającym na dążeniu do wytwarzania cichszych, bezpieczniejszych i bardziej przyjaznych środowisku pojazdów. Ponadto środki stosowane w celu obniżenia poziomu emisji hałasu przez pojazd nie powinny prowadzić do zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, np. specjalne ciche powierzchnie dróg mogą znacznie obniżyć emisję hałasu przez toczącą się oponę i wydłużyć drogę hamowania. Oprócz wartości granicznych poziomu emisji hałasu przez pojazdy sprawozdawczynie podkreśla, że istotne jest uwzględnienie innych źródeł hałasu w środowisku, takich jak powierzchnia drogi, zarządzanie ruchem drogowym czy zachowanie kierowcy.

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

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

Przejrzystość jest kluczowym elementem odpowiedzialnej polityki konsumenckiej i od dawna jest popierana przez Komisję Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów. Dbanie o dostępność jasnych i przejrzystych informacji na temat emisji hałasu przez każdy pojazd pozwoli konsumentom podejmować decyzje o zakupie w oparciu o dane na temat poziomu emisji hałasu. Dostarczanie tych samych informacji władzom publicznym da im możliwość ustanowienia odpowiednich zachęt do nabywania cichszych pojazdów, np. poprzez ustalanie norm zamówień publicznych dla flot autobusowych i zezwalanie tylko najcichszym pojazdom dostawczym na preferencyjny wjazd na niektóre wrażliwe tereny mieszkalne lub w określonych porach dnia. Istnieją już oznaczenia dla emisji CO₂, zużycia paliwa i hałasu toczenia opon. Podobne oznaczenie powinno zostać wprowadzone dla poziomu emisji hałasu przez pojazd.

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

POPRAWKI

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

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Wymogi unijne dotyczące homologacji typu istnieją m.in. w odniesieniu do emisji CO₂ (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych¹ i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na

rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych²) i emisji zanieczyszczeń (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów³ i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów⁴). Wymogi techniczne w odniesieniu do wartości granicznych emisji CO₂ i zanieczyszczeń nie mogą być sprzeczne z wymogami dotyczącymi obniżania emisji hałasu. Dlatego unijne wymogi homologacji typu powinny znaleźć równowagę między różnymi celami.

¹ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

² Dz.U. L 145 z 31.05.2011, s. 1.

³ Dz.U. L 171 z 29.06.2007, s. 1.

⁴ Dz.U. L 188 z 18.07.2009, s. 1.

Uzasadnienie

Środki techniczne mające na celu obniżenie emisji CO₂ obejmują środki zmniejszające wagę pojazdu, podczas gdy środki techniczne mające na celu obniżenie poziomu hałasu, takie jak izolacja dźwiękowa, zwykle zwiększają wagę pojazdu i emisję CO₂. Ponadto izolacja dźwiękowa obniża poziom hałasu, zwiększając jednocześnie ryzyko zapalenia się silnika.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Techniczne środki ograniczenia hałasu w pojazdach kolidują z różnymi wymogami, takimi jak mniejsza emisja hałasu w połączeniu z mniejszą emisją zanieczyszczeń i zapewnienie większego bezpieczeństwa jazdy przy zachowaniu możliwie jak najlepszej ceny i efektywności. Jednoczesne spełnienie wszystkich wymogów i znalezienie równowagi między nimi zbyt często przekracza aktualne możliwości przemysłu motoryzacyjnego. Dzięki zastosowaniu nowszych i bardziej innowacyjnych materiałów i metod projektantom samochodów udawało się ciągle przesuwać granicę tych możliwości. Możliwość znalezienia innowacji wymaga przewidzenia przez ustawodawcę jasnych i określonych w czasie ram. Niniejsze rozporządzenie określa takie ramy i dostarcza tym samym impuls do szybkiego wzrostu potencjału innowacji z uwzględnieniem potrzeb społecznych, pozostawiając podmiotom przemysłu niezbędną swobodę działań

gospodarczych.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 8 b preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Dostarczanie konsumentom, zarządcom flot pojazdów i władzom publicznym informacji na temat emisji hałasu może wpłynąć na decyzje o zakupie i przyspieszyć przejście na cichsze floty pojazdów. W celu dostarczenia klientowi niezbędnych informacji producent powinien dostarczyć informacje na temat poziomu emisji hałasu pojazdów zgodnie ze zharmonizowanymi metodami przeprowadzania testów w punkcie sprzedaży i w technicznych materiałach promocyjnych. O poziomie emisji hałasu przez pojazd powinno konsumentów informować oznakowanie, porównywalne do oznakowań używanych do informowania o emisji CO₂, zużyciu

paliwa i hałasie toczenia opon.

Uzasadnienie

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

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) W przypadku samochodów osobowych poruszających się ze średnią prędkością poniżej 45km/h dominuje hałas silnika i układu emisji spalin, natomiast przy jeździe powyżej tej prędkości – hałas toczenia i wiatru. Hałas toczenia i wiatru występuje niezależnie od rodzaju i mocy silnika. W wyniku rozwoju pojazdów od lat 70-tych praca silnika jest zdecydowanie cichsza, średnio zwiększyła się jednak jego moc i masa. W konsekwencji tego, a także ze względu na bezpieczeństwo jazdy zwiększeniu uległa masa całego pojazdu, ponieważ konieczne było poszerzenie powierzchni kontaktu opon samochodowych z podłożem w celu zwiększenia stabilności jazdy. Poszerzenie tej powierzchni spowodowało zwiększenie hałasu wywołanego toczaniem się pojazdu.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 12 a preambuły (nowy)

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

Poprawka 8

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

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 9

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa ważne jest zadbanie o to, by warunki testowe niniejszego rozporządzenia nie wpływały nadmiernie na producentów części, którzy już podjęli liczne działania na rzecz ograniczenia hałasu, w szczególności przemysł oponiarski. W tym kontekście należy podkreślić dokładność warunków testowych, a „typowe warunki

jazdy na drodze” powinny zostać uznane za warunek zatwierdzenia wartości granicznych określonych w załączniku III.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

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

(b) ładowność ≤ 850 kg i stosunek mocy do masy pojazdu obliczony przez przyjęcie maksymalnej dozwolonej masy pojazdu ≤ 40 ;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza proporcjonalne wymogi dla MŚP dokonujących montażu. Dodatkowo ustalona przez UNICE norma dla dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku jest dostosowana do zachowania typowego pojazdu kategorii M1, a odpowiedzialna za tę kwestię grupa ekspertów zaleciła wyłączenie innych kategorii. Celem dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku jest uniknięcie nieoczekiwanych emisji dźwięku, niekorelujących z wynikami badań homologacyjnych typu. Ponieważ taka sytuacja nie miała

nigdy miejsca w przypadku pojazdów dostawczych kategorii N1, niniejsza poprawka zapewnia ich wyłączenie ze specjalnych badań w ramach dodatkowych przepisów dotyczących emisji dźwięku.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 8 a (nowy)

Informowanie

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

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

Informacje dla konsumentów mogą być włączone w zakres dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/94/WE z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącej się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi¹. Do informowania o emisji hałasu używana będzie ta sama metoda prezentacji, co w stosunku do informacji o emisji CO₂.

¹ Dz.U. L 12 z 18.01.2000, s. 16.

Uzasadnienie

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

zaprezentować informację o poziomie hałasu emitowanego przez pojazd.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 14

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku gdy grupa robocza EKG ONZ ds. minimalnych poziomów hałasu w odniesieniu do cichych pojazdów przyjmie regulamin EKG ONZ, Komisja oceni możliwość zastąpienia wymogów technicznych określonych w załączniku X

bezpośrednim odesłaniem do odpowiednich wymogów zawartych w regulaminie EKG ONZ oraz, w stosownych przypadkach, przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika X.

Uzasadnienie

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

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Jeżeli wartości graniczne dotyczące metody badania są ustanowione w regulaminie nr 51 EKG ONZ, Komisja **oceni możliwość zastąpienia** wymogów technicznych określonych w załączniku III bezpośrednim odesłaniem do

odpowiednich wymogów zawartych w regulaminach nr 51 i 59 EKG ONZ.

odpowiednich wymogów zawartych w regulaminach nr 51 i 59 EKG ONZ **oraz, w stosownych przypadkach, przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika III.**

Uzasadnienie

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

Poprawka 17

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

Tekst proponowany przez Komisję

(a) jeżeli jedno określone przełożenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji 5% przyspieszenia odniesienia awot ref, nieprzekraczające **3,0** m/s², badanie należy wykonać przy tym przełożeniu;

Poprawka

(a) jeżeli jedno określone przełożenie skrzyni biegów daje przyspieszenie w granicach pola tolerancji 5% przyspieszenia odniesienia awot ref, nieprzekraczające **2,0** m/s², badanie należy wykonać przy tym przełożeniu;

Uzasadnienie

Aby naśladować sytuację w rzeczywistym ruchu miejskim, należy przyjąć maksymalne przyspieszenie na poziomie 2,0 m/s².

Poprawka 18

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełożeniu skrzyni biegów i nie przekracza **3,0** m/s², do badania należy zastosować obydwie przełożenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia awot ref oblicza się za pomocą następującego wzoru: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

przyspieszenie odniesienia. Jeżeli wartość przyspieszenia na przełożeniu skrzyni biegów i nie przekracza **2,0** m/s², do badania należy zastosować obydwie przełożenia. Współczynnik ważenia w stosunku do przyspieszenia odniesienia awot ref oblicza się za pomocą następującego wzoru: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

Uzasadnienie

Aby naśladować sytuację w rzeczywistym ruchu miejskim, należy przyjąć maksymalne przyspieszenie na poziomie 2,0 m/s².

Poprawka 19

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

Tekst proponowany przez Komisję

(c) jeżeli wartość przyspieszenia przełożenia skrzyni biegów i przekracza **3,0** m/s², stosuje się pierwsze przełożenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie poniżej **3,0** m/s², chyba że przełożenie skrzyni biegów i+1 daje przyspieszenie mniejsze niż aurban. W takim przypadku stosuje się dwa przełożenia, i oraz i+1, w tym przełożenie i o przyspieszeniu przekraczającym **3,0** m/s². W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełożenia. Do obliczenia współczynnika cząstkowej mocy kP zamiast wartości awot ref stosuje się wartość przyspieszenia awot test osiągniętą podczas badania;

Poprawka

(c) jeżeli wartość przyspieszenia przełożenia skrzyni biegów i przekracza **2,0** m/s², stosuje się pierwsze przełożenie skrzyni biegów, które daje przyspieszenie poniżej **2,0** m/s², chyba że przełożenie skrzyni biegów i+1 daje przyspieszenie mniejsze niż aurban. W takim przypadku stosuje się dwa przełożenia, i oraz i+1, w tym przełożenie i o przyspieszeniu przekraczającym **2,0** m/s². W pozostałych przypadkach nie stosuje się innego przełożenia. Do obliczenia współczynnika cząstkowej mocy kP zamiast wartości awot ref stosuje się wartość przyspieszenia awot test osiągniętą podczas badania;

Uzasadnienie

Aby naśladować sytuację w rzeczywistym ruchu miejskim, należy przyjąć maksymalne przyspieszenie na poziomie 2,0 m/s².

Poprawka 20

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III**

Tekst proponowany przez Komisję

Załącznik III
Wartości graniczne

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

Kategoria pojazdu	Opis kategorii pojazdu	Wartości graniczne wyrażone w dB(A) [w decybelach(A)]					
		Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów		Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów		Wartości graniczne w odniesieniu do rejestracji, sprzedaży i dopuszczania do ruchu nowych pojazdów	
		Etap 1 ważny od [2 lat po publikacji]		Etap 2 ważny od [5 lat po publikacji]		Etap 3 ważny od [7 lat po publikacji]	
		Ogólne	Terenowe*	Ogólne	Terenowe*	Ogólne	Terenowe*
<i>M</i>	Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów						
<i>M₁</i>	<i>liczba siedzeń < 9</i>	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	liczba siedzeń < 9; stosunek mocy do masy > 150 kW/tonę	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	liczba siedzeń > 9; masa < 2 tony	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	liczba siedzeń > 9; 2 tony < masa < 3,5 tony	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	liczba siedzeń > 9; 3,5 tony < masa ≤ 5 ton; <i>moc znamionowa silnika < 150 kW</i>	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	liczba siedzeń > 9; 3,5 tony < masa ≤ 5 ton; <i>moc znamionowa</i>	76	78	74	76	74	76

	<i>silnika > 150 kW</i>						
M ₃	liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton moc znamionowa silnika < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton moc znamionowa silnika > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Pojazdy wykorzystywane do przewozu towarów						
N ₁	masa < 2 tony	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 tony < masa < 3,5 tony	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 tony < masa ≤ 12 ton; moc znamionowa silnika < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 tony < masa ≤ 12 ton; 75 < moc znamionowa silnika < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 tony < masa ≤ 12 ton; moc znamionowa silnika > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	masa > 12 ton 75 < moc znamionowa silnika < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	masa > 12 ton moc znamionowa silnika > 150 kW	80	82	78	80	78	80

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

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

Poprawka

Załącznik III

Wartości graniczne

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

Kategoria pojazdu	Opis kategorii pojazdu	Wartości graniczne wyrażone w dB(A) [w decybelach(A)]						
		Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów****		Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów****		Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów****		Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów**** **
		Etap 1 ważny od [2 lat po publikacji] *****		Etap 2 ważny od [6 lat po publikacji] *****		Etap 3 ważny od [10 lat po publikacji]		Etap 4 ważny od [14 lat po publikacji] ***** *
		Ogólne	Terenowe*	Ogólne	Terenowe*	Ogólne	Terenowe*	Ogólne ***
	Pojazdy wykorzystywane do przewozu pasażerów i towarów *****							
M ₁	liczba siedzeń < 9; stosunek mocy do masy < 120 kW/t	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M ₁	liczba siedzeń < 9; 120 kW/tonę <	73	74	72	73	71	72	68

	<i>stosunek mocy do masy < 160 kW/t</i>							
<i>M₁</i>	<i>liczba siedzeń < 9; stosunek mocy do masy > 160 kW/tonę</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>70</i>
<i>M₁</i>	<i>liczba siedzeń ≤ 4 wliczając kierowcę; stosunek mocy do masy > 200 kW/tonę punkt R siedzenia kierowcy < 450 mm od jezdni</i>	<i>77</i>	<i>nie dotyczy</i>	<i>76</i>	<i>nie dotyczy</i>	<i>76</i>	<i>nie dotyczy</i>	<i>76</i>
<i>M₂</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa < 2,5 t; moc znamionowa silnika < 75kW</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>68</i>
<i>M₂</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa < 2,5 t; moc znamionowa silnika > 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>M₂</i>	<i>liczba siedzeń > 9; 2,5 tony < masa < 3,5 tony</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>70</i>
<i>M₂</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa > 3,5 tony</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>
<i>N₁</i>	<i>masa < 2,5 tony</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>
<i>N₁</i>	<i>2,5 tony < masa < 3,5 tony</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>69</i>
		<i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów</i>		<i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów</i>		<i>Wartości graniczne w odniesieniu do homologacji nowych typów pojazdów****</i>		<i>Wartości graniczne w odniesieniu do homol</i>

								<i>ogacji nowyc h typów pojazd ów**** **</i>
		<i>Etap 1 ważny od [3 lat po publikacji]</i>		<i>Etap 2 ważny od [8 lat po publikacji]</i>		<i>Etap 3 ważny od [12 lat po publikacji]</i>		<i>Etap 4 ważny od [16 lat po publik acji] ***** *</i>
		<i>Ogólne</i>	<i>Tereno we*</i>	<i>Ogólne</i>	<i>Tereno we*</i>	<i>Ogólne</i>	<i>Tereno we*</i>	<i>Ogóln e ***</i>
<i>M₃</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton moc znamionowa silnika < 100 kW</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>
<i>M₃</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton 100 < moc znamionowa silnika ≤ 180 kW</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>
<i>M₃</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton 180 < moc znamionowa silnika < 250 kW</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>75</i>
<i>M₃</i>	<i>liczba siedzeń > 9; masa > 5 ton moc znamionowa silnika > 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>N₂</i>	<i>3,5 tony < masa ≤ 12 ton; moc znamionowa silnika < 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>N₂</i>	<i>3,5 tony < masa</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>

	≤ 12 ton; 75 < moc znamionowa silnika < 150 kW							
N ₂	3,5 tony < masa ≤ 12 ton; moc znamionowa silnika ≤ 150 kW	78	79	77	78	77	78	74
N ₃	masa > 12 ton moc znamionowa silnika < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	masa > 12 ton 100 < moc znamionowa silnika < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	<i>masa > 12 ton 150 < moc znamionowa silnika < 250 kW</i>	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	<i>masa > 12 ton moc znamionowa silnika > 250 kW</i>	82	83	81	82	80	81	79

- * Podwyższone wartości graniczne są ważne tylko wówczas, jeżeli pojazd jest zgodny z odpowiednią definicją pojazdów terenowych określoną w sekcji A pkt 4 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
- ** W przypadku pojazdów kategorii M1 podwyższone wartości graniczne dotyczące pojazdów terenowych są ważne tylko wówczas, jeżeli maksymalna masa dopuszczalna > 2 tony.
- *** ***Ogólne wartości graniczne dla pojazdów terenowych są podwyższone o +1 dB (A)***
- **** ***Okres przejściowy dla pierwszej rejestracji nowych pojazdów: 2 lata po wejściu w życie, z wyjątkiem pojazdów kategorii M1/N1 ≤ 50kW/t oraz M2 ≤ 75kW, dla których okres przejściowy stosuje się najpierw od etapu 2.***
- ***** ***Okres przejściowy dla pierwszej rejestracji nowych pojazdów: 3 lata po wejściu w życie.***
- ***** ***Komisja przeprowadza szczegółowe badanie zatwierdzające etap 4 w odniesieniu do technicznej wykonalności proponowanych wartości granicznych po wejściu w życie etapu 3. W przypadku pozytywnej oceny etap 4 zostanie wdrożony cztery lata po publikacji badania Komisji.***

- ***** **Pojazdy specjalnego przeznaczenia M1:**
Dla pojazdów przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich (zdefiniowanych w pkt 5.5 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE) oraz pojazdów opancerzonych (zdefiniowanych w części A pkt 5.2 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE) zezwala się na modyfikacje dokonywane w systemie wydechowym bez obowiązku prowadzenia żadnych dalszych badań, pod warunkiem że wszystkie oryginalne urządzenia kontroli emisji obejmujące filtry cząstek stałych (jeżeli występują) są zachowane. Jeżeli wymagane jest nowe badanie, zezwala się na dodatkowe 2 dB(A) powyżej mającej zastosowanie wartości granicznej.
- ***** *Dla pojazdów produkowanych w krótkich seriach, zgodnie z sekcją 1 część A załącznika XII do dyrektywy 2007/46/WE, data stosowania etapu 1 i etapu 2 jest odroczone o dwa lata.*

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik VI – punkt 3 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Należy wybrać jeden pojazd i poddać go badaniom określonym w pkt 2. Jeżeli wyniki badania spełniają wymogi w zakresie zgodności produkcji określone w załączniku X do dyrektywy 2007/46/WE, pojazd uznaje się za odpowiadający przepisom w zakresie zgodności produkcji. **Wartości graniczne określone w załączniku III są spełnione dla wymogów w zakresie zgodności produkcji, jeśli wartości graniczne określone w załączniku III są spełnione z dodatkowym marginesem 1dB(A).**

Uzasadnienie

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

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IX – część A – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu

Poprawka

Dźwiękowy system ostrzegawczy pojazdu

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

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 23

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Niedozwolone jest jednak stosowanie następujących i podobnych rodzajów dźwięku:

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

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

(iii) dźwięku przerywanego.

Powinno się unikać stosowania następujących i podobnych dźwięków:

(iv) dźwięków melodyjnych, dźwięków naśladowujących odgłosy owadów i innych

Poprawka

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

zwierząt;

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

Uzasadnienie

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

PROCEDURA

Tytuł	Poziom hałasu pojazdów silnikowych		
Odsyłacze	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Komisja(e) przedmiotowo właściwa(e) Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 15.12.2011		
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 15.12.2011		
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Anja Weisgerber 29.2.2012		
Rozpatrzenie w komisji	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Data przyjęcia	21.6.2012		
Wynik głosowania końcowego	+: 27 -: 3 0: 2		
Posłowie obecni w trakcie głosowania końcowego	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		
Zastępca(-y) obecny(-i) w trakcie głosowania końcowego	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		