



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor

2011/0409(COD)

25.6.2012

AVIZ

al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

destinat Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al
Consiliului privind nivelul sonor al autovehiculelor
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Raportoare pentru aviz: Anja Weisgerber

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Transportul motorizat reprezintă una dintre principalele surse de poluare fonică. Se crede că expunerea prelungită la niveluri de zgomot ridicate duce la creșterea numărului de afecțiuni cardiovasculare, la tulburări cognitive, la perturbări ale somnului și la tinitus. Raportoarea susține cu tărie obiectivul propunerii de regulament privind reducerea zgomotului ambiant prin reducerea valorilor-limită ale zgomotului și prin introducerea unei metode noi și îmbunătățite de încercare pentru măsurarea emisiilor sonore. Cu toate acestea, valorile-limită ale zgomotului trebuie să fie atât ambițioase, cât și fezabile din punct de vedere tehnic. În această privință, trebuie să se țină cont de faptul că zgomotul se măsoară pe o scară logaritmică și că o reducere de 3 decibeli (dB) duce la o reducere de 50% a zgomotului.

Cerințe pentru omologarea de tip a vehiculelor există, între altele, și cu privire la emisiile de CO₂ și la agenții poluanți (Euro 5/6 și standardele Euro VI). Măsurile luate în vederea respectării acestor cerințe privind emisiile contrazic, parțial, măsura luată în vederea reducerii nivelului sonor al unui vehicul. De exemplu, măsurile de reducere a emisiilor sonore ar putea crește greutatea unui vehicul, ceea ce duce la emisii mai ridicate de CO₂. Diferitele cerințe din UE pentru omologarea de tip ar trebui să creeze cu grijă un echilibru între diferitele obiective și să urmeze permanent o abordare generală pentru ca vehiculele să devină mai silențioase, mai sigure și mai puțin poluante. De asemenea, măsurile luate pentru reducerea nivelului de zgomot al unui vehicul nu ar trebui să ducă la o scădere a gradului de siguranță rutieră, de exemplu suprafețele speciale de drum unde nivelul zgomotului trebuie să fie redus pot reduce în mod semnificativ zgomotul de rulare a pneurilor și prelungi distanțele de frânare. În plus față de valorile-limită ale zgomotului, raportoarea subliniază faptul că este important să se ia în considerare alte surse de zgomot ambiant, precum suprafața rutieră, gestionarea traficului sau comportamentul conducătorilor auto.

Raportoarea susține cu tărie obiectivul propunerii de regulament, dar propune, totodată, câteva amendamente pentru a îndeplini mai bine obiectivele. Pentru a crește beneficiile legate de sănătate și gradul de certitudine juridică, ar trebui stabilite valori-limită ale zgomotului pe termen lung. Trebuie făcute ajustările necesare și în ceea ce privește categoriile de vehicule. Actuala legislație referitoare la emisiile sonore ale vehiculelor prevede valori-limită diferite pentru diferite categorii și subcategorii de vehicule. Subclasele respective au fost stabilite în 1970 și nu au fost modificate din 1985. Prin urmare, raportoarea propune actualizarea subcategoriilor și adaptarea sistemului de clasificare a vehiculelor la cele mai actuale norme tehnice. Aceste adaptări ar trebui să faciliteze stabilirea unor valori-limită ale zgomotului ambițioase și optimizarea reducerii nivelului de zgomot în general. Diferențierea accentuată a categoriilor de vehicule ne permite să stabilim valori-limită ale zgomotului mai ambițioase pentru vehiculele cu o putere a motorului mai redusă și valori-limită ale zgomotului mai realiste pentru vehiculele cu o putere a motorului mai ridicată. Noile valori-limită ale zgomotului pe termen lung implică un design complet nou pentru fiecare vehicul.

Raportoarea consideră, de asemenea, că regulamentul ar trebui să reflecte diferențele legate de dezvoltarea și de producerea autoturismelor și ale vehiculelor grele. Aceste diferențe trebuie să se reflecte prin limite diferite de timp ale etapelor respective pentru care se aplică valorile-limită ale zgomotului. În consecință, raportoarea propune etape diferite pentru autoturisme și pentru vehiculele utilitare.

Transparența reprezintă un element-cheie ale unei politici responsabile privind consumatorii și este susținută de Comisia IMCO de mult timp. Dacă se asigură disponibilitatea unor informații clare și transparente privind emisiile sonore ale fiecărui vehicul pentru consumatori, li se va permite acestora să-și bazeze decizia de cumpărare pe nivelul emisiilor sonore. Aceleași informații aflate la dispoziția autorităților naționale vor permite acestora să stabilească stimulente adecvate pentru încurajarea achiziționării unor vehicule mai silențioase, de exemplu prin stabilirea unor norme privind achiziționarea parcurilor de autobuze și prin acordarea unui acces preferențial în anumite zone rezidențiale sau în anumite perioade ale zilei sensibile. Există deja etichete pentru emisiile de CO₂, pentru consumul de carburant și pentru zgomotul provocat de pneuri și ar trebui să se introducă o etichetă similară pentru nivelurile sonore ale vehiculelor.

În ceea ce privește vehiculele electrice și hibrid, directiva ar trebui să stabilească norme tehnice prin introducerea unor cerințe privind nivelul sonor minim în cazul vehiculelor electrice. CEE-ONU a înființat un grup de lucru privind nivelurile sonore minime pentru vehiculele silențioase, care discută despre posibilitatea de a armoniza cerințele privind „sistemele sonore de semnalare a apropierii unui vehicul” (AVAS).

AMENDAMENTE

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) În UE există, între altele, cerințe pentru omologarea de tip privind emisiile de CO₂ [Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare¹ și Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂ generate de

vehiculele ușoare²)] și emisiile poluante [Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor³ și Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor⁴]. Cerințele tehnice privind valorile-limită ale emisiilor de CO₂ și ale emisiilor poluante nu pot fi în contradicție cu cerințele privind reducerea emisiilor sonore. Prin urmare, cerințele de omologare de tip din UE ar trebui să stabilească un echilibru între diferitele obiective.

1 JO L 140, 5.6.2009, p. 1.

2 JO L 145, 31.5.2011, p. 1.

3 JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

4 JO L 188, 18.7.2009, p. 1.

Justificare

Măsurile tehnice de reducere a emisiilor de CO₂ includ măsuri de reducere a greutateii unui vehicul, pe când măsurile tehnice de reducere a zgomotului, precum izolațiile fonice, cresc, în mod normal, greutatea unui vehicul și emisiile de CO₂. De asemenea, izolațiile fonice reduc zgomotul, dar cresc, totodată, riscul de izbucnire a unui incendiu la motor.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1a (nou)

(1a) Dintre cei aproximativ 500 de milioane de cetățeni ai Uniunii Europene, 300 de milioane sunt înregistrați în calitate de conducători auto. În Uniunea Europeană se înregistrează 22 % și se produc 25 % din totalitatea vehiculelor existente la nivel mondial. În fiecare an, industria europeană a autovehiculelor produce 17 milioane de vehicule noi, numărul acestora înregistrând în prezent o tendință de creștere.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 8a (nou)

(8a) Măsurile tehnice de reducere a nivelului sonor al vehiculelor trebuie să respecte o serie de cerințe concurente, cum ar fi cele privind reducerea zgomotului și a emisiilor poluante și obținerea unei mai mari siguranțe în circulație, vehiculul respectiv fiind în continuare cât se poate de ieftin și de eficient. În încercarea sa de a respecta toate aceste cerințe și de a menține un echilibru între acestea, industria autovehiculelor ajunge mult prea des la limita fezabilității tehnice actuale. Datorită introducerii de materiale și de metode noi și inovatoare, industria autovehiculelor a reușit în repetate rânduri să împingă înapoi aceste limite. Este necesară crearea prin legislație a unui cadru clar pentru inovare într-un interval de timp realist. Prezentul regulament creează exact un astfel de cadru și oferă, astfel, un stimulent imediat pentru inovare, ținând seama de nevoile societății, fără a limita în niciun fel capacitatea economică de acțiune atât de

necesară pentru acest sector.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 8b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8b) Poluarea sonoră este, în primul rând, o problemă locală, care necesită însă o soluție la nivel european. Un prim pas pentru orice politică durabilă privind emisiile sonore trebuie să-l reprezinte crearea de măsuri care să abordeze sursa de zgomot. Autovehiculul care reprezintă sursa de zgomot, care este vizat de prezentul regulament, este, prin definiție, unul mobil, astfel că nu ar fi suficiente o serie de măsuri exclusiv la nivel național.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 9a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) Punerea la dispoziția consumatorilor, a managerilor de parcuri auto și a autorităților publice a informațiilor referitoare la emisiile sonore poate influența deciziile de cumpărare și accelera tranziția către un parc auto mai silențios. Pentru a pune la dispoziția consumatorilor informațiile necesare, producătorul ar trebui să furnizeze informații referitoare la nivelurile de zgomot ale vehiculelor în conformitate cu metode de încercare armonizate la punctul de vânzare și în materialele promoționale de natură tehnică. O etichetă, comparabilă cu etichetele utilizate pentru a furniza informații referitoare la emisiile de CO₂, la consumul de carburant și la zgomotul

provocat de pneuri ar trebui să informeze consumatorii cu privire la emisiile sonore ale vehiculului respectiv.

Justificare

Până în prezent, nu se poate ști care este nivelul sonor al unui vehicul. În Regulamentul nr. 1222/2009 privind etichetarea pneurilor se solicită furnizarea de informații referitoare la emisiile sonore pentru pneuri la punctele de vânzare și în materialele promoționale. Pentru a promova vehiculele cu un nivel sonor scăzut și pentru a da consumatorului posibilitatea de a lua o decizie de cumpărare în cunoștință de cauză, producătorul este obligat să afișeze nivelul sonor al unui vehicul. Autoritățile naționale și locale au un rol central în calitate de principali cumpărători de parcuri auto și poartă răspunderea pentru punerea în aplicare a Directivei 2002/49/CE ce urmărește reducerea zgomotului ambiant în zonele urbane și de-a lungul infrastructurilor de transport importante.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 9a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) În cazul automobilelor care se deplasează cu o viteză medie mai mică de 45 km/h sunt încă predominante zgomotele produse de motor și de sistemul de evacuare al motorului, pe când, în cazul depășirii acestei viteze, predomină zgomotul de rulare și cel al vântului. Aceste zgomote se produc indiferent de tipul și puterea motorului. Ca urmare a dezvoltării designului autovehiculelor, începând cu anii '70, zgomotele produse de motoare s-au redus în mod semnificativ, însă, în medie, puterea și greutatea motoarelor au crescut. Motoarele mai grele și caracteristicile de siguranță mai elaborate au determinat o creștere a greutății totale a vehiculelor, făcând necesară extinderea suprafeței de contact a pneurilor în vederea creșterii stabilității vehiculelor. Fiecare extindere a acestei suprafețe de contact duce la o creștere a zgomotului de rulare.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 12a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) Prin abordarea sursei zgomotului, obiectivul prezentului regulament, sunt mai puține șanse de a reduce zgomotul decât prin măsurile de schimbare a structurii suprafețelor rutiere, cele cu care interacționează pneurile autovehiculelor. Din punct de vedere tehnic, reducerea zgomotelor ar fi mult mai simplă în ultimul caz. Datorită tipurilor de asfalt deja existente, precum „asfaltul silențios”, asfaltarile cu proprietăți de reducere sau de optimizare a zgomotului, integrate într-o abordare holistică în care se combină o serie de metode de construcție simple, se poate obține deja o reducere a nivelurilor de zgomot de 10 dB la nivel local. Această abordare eficace a surselor de zgomot locale nu este cuprinsă în prezentul regulament, deoarece ar însemna o sarcină serioasă asupra bugetelor publice, în special a bugetelor autorităților locale. Acest lucru ar fi dificil de justificat în perioade de criză fiscală și, de asemenea, ar afecta politica regională și structurală.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 21a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) „punct de vânzare” înseamnă un spațiu unde se oferă consumatorilor vehicule spre vânzare.

Justificare

Pentru a asigura accesul consumatorilor la informațiile relevante atunci când aceștia

intenționează să achiziționeze un vehicul, ar trebui ca informațiile privind zgomotul să fie disponibile la scară largă. (Propuneri aliniate la articolul 3 din Regulamentul nr. 1222/2009 privind etichetarea pneurilor, inclusiv emisiile sonore).

Amendamentul 9

Propunere de regulament Articolul 3 – punctul 21b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21b) „materiale promoționale de natură tehnică” înseamnă cărți, broșuri și cataloage tehnice (indiferent dacă acestea apar în format tipărit, electronic sau online), precum și site-uri web, al căror scop este acela de a vinde consumatorilor vehicule.

Justificare

Pentru a asigura accesul consumatorilor la informațiile relevante atunci când aceștia intenționează să achiziționeze un vehicul, ar trebui ca informațiile privind zgomotul să fie disponibile la scară largă. (Propuneri aliniate la articolul 3 din Regulamentul nr. 1222/2009 privind etichetarea pneurilor, inclusiv emisiile sonore).

Amendamentul 10

Propunere de regulament Articolul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Nivelul de zgomot măsurat în conformitate cu dispozițiile din anexa II nu trebuie să depășească limitele specificate în anexa III.

Condițiile de încercare stabilite în anexa II țin seama de condițiile tipice de conducere pe drum și de cerințele de încercare a altor componente esențiale ale vehiculului, care au făcut deja obiectul Regulamentului (CE) nr. 661/2009.

Nivelul de zgomot măsurat în conformitate cu dispozițiile din anexa II nu trebuie să depășească limitele specificate în anexa III.

Justificare

În conformitate cu principiul unei mai bune reglementări, este important să se garanteze că

producătorii de piese care au făcut deja pași importanți în ceea ce privește reducerea emisiilor de zgomot, în special cei din industria pneurilor, nu vor fi afectați în mod necorespunzător de condițiile de testare din prezentul regulament. În acest context, trebuie subliniată acuratețea condițiilor de încercare, iar „condițiile tipice de conducere pe drum” ar trebui stabilite drept condiție pentru validarea limitelor stabilite în anexa III.

Amendamentul 11

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 1 – paragrafele 1a și 1b (noi)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Vehiculele îndeplinesc în mod automat cerințele din anexa X dacă producătorul de vehicule furnizează autorității de omologare de tip documente tehnice care demonstrează că diferența între turația maximă și minimă a vehiculelor la BB'17 $\leq 0,15 \times S$ pentru orice condiții de încercare din sfera de control a ASEP definită în anexa VIII punctul 3.3 în ceea ce privește condițiile prevăzute în anexa II.

Vehiculele din categoria N₁ sunt scutite de la ASEP dacă este îndeplinită una dintre condițiile următoare:

(a) capacitatea motorului ≤ 660 ccm și raportul/putere masă (PMR) calculat pe baza masei maxime autorizate a vehiculului ≤ 35 ;

(b) încărcătura utilă ≥ 850 kg și raportul putere/masă (PRM) calculat pe baza masei maxime autorizate a vehiculului ≤ 40 .

Justificare

Acest amendament introduce cerințe proporționale pentru IMM-urile care efectuează modernizări. În plus, standardul ASEP al CEE-ONU este adaptat la comportamentul vehiculelor tipice din categoria M1, iar grupul de experți responsabil a recomandat excluderea altor categorii. ASEP (Dispozițiile suplimentare în materie de emisii de zgomot) vor evita emisiile de zgomot neașteptate care nu sunt corelate cu rezultatele încercării de omologare de tip. Întrucât acest lucru nu s-a respectat niciodată pentru furgonetele din categoria N1, prezentul amendament garantează că acestea sunt excluse de la încercarea specială prevăzută de ASEP.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Articolul 8a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 8a (nou)

Informații

Producătorii și distribuitorii de vehicule se asigură că nivelul sonor în decibeli (dB(A)) în conformitate cu metode de încercare de omologare de tip armonizate al fiecărui vehicul este afișat într-un loc vizibil la punctul de vânzare și în materialele promoționale de natură tehnică.

Cel târziu la un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia prezintă Parlamentului și Consiliului o propunere privind informațiile destinate consumatorilor.

Informațiile destinate consumatorilor pot fi integrate în Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi¹. Pentru emisiile sonore se utilizează aceeași metodă de afișare ca pentru emisiile de CO₂.

1 JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

Justificare

Până în prezent, un consumator nu poate ști care este nivelul sonor al unui vehicul. Pentru a promova vehiculele cu un nivel sonor scăzut și pentru a da consumatorului posibilitatea de a lua o decizie de cumpărare în cunoștință de cauză, producătorul și distribuitorul sunt obligați să afișeze nivelul sonor al unui vehicul.

Amendamentul 13

Propunere de regulament
Articolul 9 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În cazul în care producătorii decid să instaleze un sistem AVAS pe vehicule, trebuie îndeplinite cerințele din anexa X.

Amendamentul

În cazul în care producătorii decid să instaleze un sistem AVAS pe vehicule, ***aceștia se asigură că sunetul generat de sistemul AVAS este un sunet continuu, care pune la dispoziția pietonilor și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor informații cu privire la un vehicul aflat în stare de funcționare. Sunetul ar trebui să semnaleze în mod clar comportamentul vehiculului și nu ar trebui să depășească nivelul sonor aproximativ al unui vehicul similar din aceeași categorie dotat cu un motor cu ardere internă și care funcționează în aceleași condiții și trebuie îndeplinite cerințele din anexa X.***

Justificare

Principalele cerințe privind sistemul AVAS ar trebui să apară mai degrabă în articolul în cauză, nu numai în anexă. În cazul în care grupul de lucru al CEE-ONU adoptă un regulament cu norme armonizate la nivel mondial privind sistemul AVAS, cerințele UE ar trebui modificate în consecință.

Amendamentul 14

Propunere de regulament
Articolul 9 – paragraful 1a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cazul în care grupul de lucru al CEE-ONU privind nivelurile sonore minime ale vehiculelor silențioase adoptă un Regulament CEE-ONU, Comisia evaluează posibilitatea de înlocuire a cerințelor tehnice stabilite în anexa X cu o trimitere directă la cerințele corespunzătoare din regulamentul CEE-ONU și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a anexei X.

Justificare

Principalele cerințe privind sistemul AVAS ar trebui să apară mai degrabă în articolul în cauză, nu numai în anexă. În cazul în care grupul de lucru al CEE-ONU adoptă un regulament cu norme armonizate la nivel mondial privind sistemul AVAS, cerințele UE ar trebui modificate în consecință.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate de modificare a **anexelor I - XI**.

Amendamentul

(1) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate de modificare a **anexelor I - II și IV-X**.

Justificare

Conform articolului 290 din TFUE, numai elementele neesențiale ale actului legislativ pot fi delegate Comisiei, iar elementele esențiale privind un domeniu sunt rezervate actului legislativ. Dispozițiile din anexa III, adică valorile-limită ale zgomotului și timpul de pregătire (etapele), reprezintă elemente esențiale ale propunerii și sunt rezervate, prin urmare, colegiitorilor.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) În cazul în care **valorile limită** referitoare la metoda de încercare sunt stabilite prin Regulamentul CEE-ONU nr. 51, Comisia **trebuie să aibă în vedere înlocuirea** cerințelor tehnice stabilite în anexa III cu o trimitere directă la cerințele corespunzătoare din regulamentele CEE-ONU nr. 51 și nr. 59.

Amendamentul

(2) În cazul în care **valorile-limită** referitoare la metoda de încercare sunt stabilite prin Regulamentul CEE-ONU nr. 51, Comisia **evaluează posibilitatea de înlocuire a** cerințelor tehnice stabilite în anexa III cu o trimitere directă la cerințele corespunzătoare din regulamentele CEE-ONU nr. 51 și nr. 59 **și, dacă este cazul, prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a anexei III**.

Justificare

Conform articolului 290 din TFUE, numai elementele neesențiale ale actului legislativ pot fi delegate Comisiei, iar elementele esențiale privind un domeniu sunt rezervate actului legislativ. Dispozițiile din anexa III, adică valorile-limită ale zgomotului și timpul de pregătire (etapele), reprezintă elemente esențiale ale propunerii și sunt rezervate, prin urmare, colegiitorilor.

Amendamentul 17

Propunere de regulament

Anexa II – punctul 4.1.2.1.4.1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) Dacă un anumit raport de transmisie permite atingerea accelerației de referință $a_{\text{wot ref}}$ cu toleranța de $\pm 5\%$, însă fără a depăși $3,0 \text{ m/s}^2$, încercarea se efectuează cu acest raport de transmisie.

Amendamentul

(a) Dacă un anumit raport de transmisie permite atingerea accelerației de referință $a_{\text{wot ref}}$ cu toleranța de $\pm 5\%$, însă fără a depăși $2,0 \text{ m/s}^2$, încercarea se efectuează cu acest raport de transmisie.

Justificare

Pentru a simula situația din traficul urban real, accelerația maximă ar trebui să se ridice la nivelul de $2,0 \text{ m/s}^2$.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Anexa II – punctul 4.1.2.1.4.1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) Dacă niciunul dintre rapoartele de transmisie nu permite atingerea accelerației prescrise, se alege un raport de transmisie i , care conduce la o accelerație mai mare, și un raport de transmisie $i+1$, care conduce la o accelerație mai mică decât accelerația de referință. Dacă valoarea accelerației în raportul de transmisie i nu depășește $3,0 \text{ m/s}^2$, pentru încercare se utilizează ambele rapoarte de transmisie. Factorul de ponderare în raport cu accelerația de referință $a_{\text{wot ref}}$ se calculează astfel: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$

Amendamentul

(b) Dacă niciunul dintre rapoartele de transmisie nu permite atingerea accelerației prescrise, se alege un raport de transmisie i , care conduce la o accelerație mai mare, și un raport de transmisie $i+1$, care conduce la o accelerație mai mică decât accelerația de referință. Dacă valoarea accelerației în raportul de transmisie i nu depășește $2,0 \text{ m/s}^2$, pentru încercare se utilizează ambele rapoarte de transmisie. Factorul de ponderare în raport cu accelerația de referință $a_{\text{wot ref}}$ se calculează astfel: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$

Justificare

Pentru a simula situația din traficul urban real, accelerația maximă ar trebui să se ridice la nivelul de $2,0 \text{ m/s}^2$.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Anexa II – punctul 4.1.2.1.4.1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) Dacă valoarea accelerației în raportul de transmisie i depășește $3,0 \text{ m/s}^2$, se utilizează primul raport de transmisie care conduce la o accelerație mai mică de $3,0 \text{ m/s}^2$, cu condiția ca treapta de viteză $i+1$ să nu conducă la o accelerație mai mică decât a_{urban} . În acest caz se utilizează două trepte, i și $i+1$, inclusiv treapta i cu accelerația mai mare de $3,0 \text{ m/s}^2$. În alte situații, nu se utilizează nicio altă treaptă de viteză. Pentru calculul factorului parțial de putere k_p , în locul $a_{\text{wot ref}}$ se utilizează accelerația $a_{\text{wot test}}$ obținută în timpul încercării.

Amendamentul

(c) Dacă valoarea accelerației în raportul de transmisie i depășește $2,0 \text{ m/s}^2$, se utilizează primul raport de transmisie care conduce la o accelerație mai mică de $2,0 \text{ m/s}^2$, cu condiția ca treapta de viteză $i+1$ să nu conducă la o accelerație mai mică decât a_{urban} . În acest caz se utilizează două trepte, i și $i+1$, inclusiv treapta i cu accelerația mai mare de $2,0 \text{ m/s}^2$. În alte situații, nu se utilizează nicio altă treaptă de viteză. Pentru calculul factorului parțial de putere k_p , în locul $a_{\text{wot ref}}$ se utilizează accelerația $a_{\text{wot test}}$ obținută în timpul încercării.

Justificare

Pentru a simula situația din traficul urban real, accelerația maximă ar trebui să se ridice la nivelul de $2,0 \text{ m/s}^2$.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Anexa III

Textul propus de Comisie

Anexa III Valori limită

Nivelul de zgomot măsurat în conformitate cu dispozițiile din anexa II nu trebuie să depășească următoarele limite:

Categoria vehiculului	Descrierea categoriei vehiculului	Valori limită exprimate în dB(A) [decibeli (A)]
-----------------------	-----------------------------------	---

		<i>Valori limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi</i>		<i>Valori limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi</i>		<i>Valori limită pentru înmatricularea, vânzarea și punerea în exploatare a vehiculelor</i>	
		Etapa 1 valabilă după [2 ani de la publicare]		Etapa 2 valabilă după [5 ani de la publicare]		Etapa 3 valabilă după [7 ani de la publicare]	
		În general	Vehicule de teren *	În general	Vehicule de teren *	În general	Vehicule de teren*
<i>M</i>	Vehicule utilizate pentru transportul de pasageri						
<i>M₁</i>	<i>nr. de locuri pe scaun < 9</i>	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	<i>nr. de locuri pe scaun ≤ 9; raport putere masa > 150 kW/tonă</i>	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; masa ≤ 2 tone</i>	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; 2 tone < masa ≤ 3,5 tone</i>	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; 3,5 tone < masa ≤ 5 tone; puterea nominală a motorului < 150 kW</i>	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; 3,5 tone < masa ≤ 5 tone; puterea nominală a motorului ≥ 150 kW</i>	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 5 tone; puterea nominală a motorului < 150 kW</i>	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 5 tone; puterea nominală a motorului ≥ 150 kW</i>	77	79	75	77	75	77

<i>N</i>	<i>Vehicule utilizate pentru transportul de bunuri</i>						
<i>N₁</i>	<i>masa ≤ 2 tone</i>	<i>71</i>	<i>71</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>
<i>N₁</i>	<i>2 tone < masa ≤ 3,5 tone</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>70</i>	<i>71</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 tone < masa ≤ 12 tone; puterea nominală a motorului < 75 kW</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>72</i>	<i>73</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 tone < masa ≤ 12 tone; 75 < puterea nominală a motorului < 150 kW</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 tone < masa ≤ 12 tone; puterea nominală a motorului ≥ 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>79</i>	<i>75</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>77</i>
<i>N₃</i>	<i>masa > 12 tone; 75 ≤ puterea nominală a motorului < 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>75</i>	<i>76</i>
<i>N₃</i>	<i>masa > 12 tone; puterea nominală a motorului ≥ 150 kW</i>	<i>80</i>	<i>82</i>	<i>78</i>	<i>80</i>	<i>78</i>	<i>80</i>

* *Valorile limită mai mari nu sunt valabile decât dacă vehiculul îndeplinește condițiile din definiția corespunzătoare a vehiculelor de teren specificată la punctul 4 din secțiunea A a anexei II la Directiva UE 2007/46/CE.*

** Pentru vehiculele din categoria M₁, *valorile limită mai mari pentru vehiculele de teren sunt valabile numai dacă masa maximă autorizată este > 2 tone.*

Amendamentul

Anexa III

Valori-limită

Nivelul de zgomot măsurat în conformitate cu dispozițiile din anexa II nu trebuie să depășească următoarele limite:

Categoria vehiculului	Descrierea categoriei vehiculului	Valori-limită exprimate în dB(A) [decibeli (A)]
------------------------------	--	--

		Valori-limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi****		Valori-limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi****		Valori-limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi****		Valori - limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi**** **
		Etapa 1 valabilă după [2 ani de la publicare] *****		Etapa 2 valabilă după [6 ani de la publicare] *****		Etapa 3 valabilă după [10 ani de la publicare]		Etapa 4 valabilă după [14 ani de la publicare] ***** *
		În general	Vehicule de teren *	În general	Vehicule de teren *	În general	Vehicule de teren *	În general ***
	Vehicule utilizate pentru transportul de pasageri și de bunuri							
M_1	nr. de locuri pe scaun ≤ 9; raport putere masă ≤ 120 kW/tonă	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M_1	nr. de locuri pe scaun ≤ 9; 120 kW/tonă < raport putere masă ≤ 160 kW/tonă	73	74	72	73	71	72	68
M_1	nr. de locuri pe scaun ≤ 9; raport putere	75	76	74	75	73	74	70

	<i>masa > 160 kW/ton</i>							
<i>M₁</i>	<i>nr. de locuri pe scaun ≤ 4, inclusiv șoferul; raport putere masa > 200 kW/tonă; Punctul R al locului conducătorului auto < 450 mm față de sol</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>M₂</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; masa ≤ 2,5 tone; puterea nominală a motorului < 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>nr. de locuri pe scaun > 9; masa ≤ 2,5 tone; puterea nominală a motorului ≥ 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>nr. de locuri pe scaun > 9; 2,5 tone < masa ≤ 3,5 tone</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>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 3,5 tone;</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 tone</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 tone < masa ≤ 3,5 tone</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>69</i>
		<i>Valori-limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi</i>		<i>Valori-limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi</i>		<i>Valori-limită pentru omologarea de tip a tipurilor de vehicule noi****</i>		<i>Valori - limită pentru omologarea</i>

								<i>de tip a tipuril or de vehicu le noi**** **</i>
		<i>Etapa 1 valabilă după [3 ani de la publicare]</i>		<i>Etapa 2 valabilă după [8 ani de la publicare]</i>		<i>Etapa 3 valabilă după [12 ani de la publicare]</i>		<i>Etapa 4 valabil ă după [16 ani de la public are] ***** *</i>
		<i>În general</i>	<i>Vehicul e de teren *</i>	<i>În general</i>	<i>Vehicul e de teren *</i>	<i>În general</i>	<i>Vehicul e de teren *</i>	<i>În genera l ***</i>
<i>M₃</i>	<i>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 5 tone; puterea nominală a motorului < 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>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 5 tone; 100 kW< puterea nominală a motorului ≤ 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>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 5 tone; 180 < puterea nominală a motorului ≤ 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>nr. de locuri pe scaun > 9; masa > 5 tone; puterea</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>79</i>	<i>80</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>77</i>

	nominală a motorului > 250 kW							
N ₂	3,5 tone < masa ≤ 12 tone; puterea nominală a motorului < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71
N ₂	3,5 tone < masa ≤ 12 tone; 75 ≤ puterea nominală a motorului < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N ₂	3,5 tone < masa ≤ 12 tone; 150 kW ≤ puterea nominală a motorului	78	79	77	78	77	78	74
N ₃	masa > 12 tone; puterea nominală a motorului < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	masa > 12 tone; 100 ≤ puterea nominală a motorului < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	masa > 12 tone; 150 ≤ puterea nominală a motorului < 250 kW	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	masa > 12 tone; puterea nominală a motorului ≥ 250 kW	82	83	81	82	80	81	79

* Valorile-limită mai mari nu sunt valabile decât dacă vehiculul îndeplinește condițiile din definiția corespunzătoare a vehiculelor de teren specificată în anexa II secțiunea A punctul 4 la Directiva UE 2007/46/CE.

- ** Pentru vehiculele din categoria M₁, *valorile-limită* mai mari pentru vehiculele de teren sunt valabile numai dacă masa maximă autorizată este > 2 tone.
- *** **Pentru vehiculele de teren, valorile-limită generale cresc cu + 1 dB(A).**
- **** **Perioada de tranziție pentru prima înmatriculare a vehiculelor noi: 2 ani de la intrarea în vigoare, cu excepția vehiculelor din categoriile M1/N1 ≤ 50kW/t și M2 ≤ 75kW, pentru care perioada de tranziție se aplică începând cu etapa 2.**
- ***** **Perioada de tranziție pentru prima înmatriculare a vehiculelor noi: 3 ani de la data intrării în vigoare.**
- ***** **Pentru validarea etapei 4, Comisia efectuează un studiu privind fezabilitatea tehnică a limitelor de zgomot propuse după introducerea etapei 3. În cazul în care evaluarea are un rezultat pozitiv, etapa 4 se aplică la patru ani de la publicarea studiului Comisiei.**
- ***** **Vehicule cu scop special din categoria M1:**
Vehiculele accesibile scaunelor rulante (definite în anexa II punctul 5.5 la Directiva 2007/46/CE) și vehiculele blindate (definite în anexa II partea A punctul 5.2 la Directiva 2007/46/CE), modificarea țevii sistemului de evacuare este permisă fără un test ulterior, cu condiția ca toate dispozitivele originale de control al emisiilor, inclusiv filtrele de particule (dacă există), să fie oprite. Dacă este necesar un nou test, este permisă o valoare suplimentară de 2dB(A) peste limita aplicabilă.
- ***** **Pentru vehiculele fabricate în serii mici în conformitate cu anexa XII partea A secțiunea 1 la Directiva 2007/46/CE, data intrării în vigoare pentru etapele 1 și 2 se amână cu 2 ani.**

Amendamentul 21

Propunere de regulament Anexa VI – punctul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Se alege un vehicul și se supune încercărilor descrise la punctul 2. Dacă rezultatele încercării satisfac cerințele COP din anexa X la Directiva 2007/46/CE, se consideră că vehiculul satisface dispozițiile COP.

Amendamentul

Se alege un vehicul și se supune încercărilor descrise la punctul 2. Dacă rezultatele încercării satisfac cerințele COP din anexa X la Directiva 2007/46/CE, se consideră că vehiculul satisface dispozițiile COP. **În ceea ce privește cerințele COP, valorile-limită din anexa III sunt respectate dacă valorile-limită din anexa III sunt respectate cu o marjă suplimentară de 1 dB(A).**

Justificare

În legislația actuală privind verificarea conformității producției, se prevede o marjă de 1 dB(A).

Amendamentul 22

Propunere de regulament
Anexa IX – partea A – punctul 1

Textul propus de Comisie

Sistemul de avertizare acustică pentru vehicule (AVAS) este un *dispozitiv* care **produce sunete cu rolul de a informa pietonii și a alți utilizatori** vulnerabili ai drumurilor.

Amendamentul

Sistemul de avertizare acustică pentru vehicule (AVAS) este un *sistem destinat vehiculelor de transport rutier electrice hibride și electrice* care **furnizează pietonilor și utilizatorilor** vulnerabili ai drumurilor **informații privind funcționarea vehiculului.**

Justificare

Definiția sistemului AVAS din anexa IX aferentă ar trebui să corespundă definiției sistemului AVAS de la articolul 3 alineatul (21).

Amendamentul 23

Propunere de regulament
Anexa IX – partea A – punctul 4 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) Sunetul generat de sistemul AVAS trebuie să fie un sunet continuu care oferă informații pietonilor și utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor cu privire la un vehicul aflat în stare de funcționare.

Amendamentul

(a) Sunetul generat de sistemul AVAS trebuie să fie un sunet continuu care oferă informații pietonilor și utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor cu privire la un vehicul aflat în stare de funcționare.
Sunetul ar trebui semnaleze în mod clar comportamentul vehiculului și ar trebui să fie similar sunetului unui vehicul din aceeași categorie dotat cu un motor cu ardere internă.

Cu toate acestea, tipurile următoare de sunete și similare nu sunt acceptate:

(i) sunetele de sirenă, de claxon, de sonerie, de clopot și sunetele vehiculelor de urgență

(ii) sunetele de alarmă, de exemplu, de alarmă de incendiu, de furt sau de fum

(iii) sunete intermitente

Următoarele tipuri de sunete și similare

trebuie evitate:

(iv) sunete melodioase, sunete de animale și de insecte

(v) sunete care ar perturba identificarea vehiculului și/sau a funcționării acestuia (de exemplu accelerare, decelerare etc.)

Justificare

Enumerarea diferitelor tipuri de sunete care nu sunt acceptate pentru a fi utilizate în sistemul AVAS ar trebui, mai degrabă, să fie înlocuită cu o descriere clară a caracteristicilor sunetelor care sunt acceptate.

PROCEDURĂ

Titlu	Nivelul sonor al autovehiculelor		
Referințe	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	ENVI 15.12.2011		
Aviz emis de către Data anunțului în plen	IMCO 15.12.2011		
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Anja Weisgerber 29.2.2012		
Examinare în comisie	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Data adoptării	21.6.2012		
Rezultatul votului final	+: 27	–: 3	0: 2
Membri titulari prezenți la votul final	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		
Membri supleanți prezenți la votul final	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		