



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по транспорт и туризъм

2011/0409(COD)

20.6.2012

СТАНОВИЩЕ

на комисията по транспорт и туризъм

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 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Докладчик по становище: Gilles Pargneaux

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

1. Въведение

Предложението за регламент се отнася до леките автомобили, леките търговски превозни средства, автобусите, камионетките, междуградските автобуси и тежкотоварните превозни средства. Понастоящем шумовите емисии от четириколесни моторни превозни средства биват определяни от Директива 70/157/ЕИО и свързаните с нея 12 директиви. Комисията има за цел да модернизира настоящата правна рамка, за да постигне следните основни цели:

- **Опростяване на правната рамка** Директива 70/157/ЕИО и другите 12 директиви, свързани с нея, ще бъдат отменени и заменени с регламент, в който се предлага установяването на приложното поле и основните разпоредби.

- **Въвеждане на нов метод на изпитване.** През 2007 г. работната група на ИКЕ на ООН разработи нов метод на изпитване. Той дава резултати под 2 db в сравнение със стария метод, използван в Директива 70/157/ЕИО. След като изпробва този нов метод в продължение на три години, Европейската комисия доказа неговата ефикасност в проведена оценка на въздействието.

- **Изменение на граничните стойности.** Комисията предлага постепенно снижаване на шумовите емисии в зависимост от вида превозно средство:

- за леките и средно големи автомобили, снижаване с 4db, ефективно 5 години след влизането в сила на регламента. Това снижаване ще бъде постигнато на два етапа: първата цел е -2db за 2014 г., а вторият етап -2db за 2017 г. Считано от тогава нивата на звука за всяко отделно превозно средство няма да могат да надвишават 68db.
- за тежкотоварните превозни средства, снижаване с 3db, ефективно 5 години след влизането в сила на законодателството. Граничните стойности ще бъдат снижени с 1db за 2014 г. и с 2db за 2017 г. Считано от тогава нивата на звука за камионите няма да могат да надвишават 78db.

- **Необходимост от минимален шумов праг за електрическите и хибридните електрически автомобили.** Насоки, свързани със "системите за звуково сигнализиране на приближаващо превозно средство" ще гарантират използването единствено на превозни средства, произвеждащи достатъчен шум, което ще доведе също така до хармонизиране на прилаганата технология. Европейската комисия уточнява, че самото монтиране ще остане факултативно за производителите на автомобили.

2. Транспортно измерение на предложението

Приложно поле на регламента

За разлика от настоящото предложение за регламент, не съществува никакво законодателство относно шумовите нива на дву- и триколесните превозни средства. За запълването на тази празнина в законодателството, докладчикът предлага включването

в текста на пасаж относно необходимостта от по-специфично европейско законодателство относно шумовото замърсяване, причинено от дву- и триколесните превозни средства.

Нови гранични стойности

Докладчикът предлага удължаване на периода, в който трябва да бъдат достигнати новите гранични стойности. За леките и средно големи автомобили, докладчикът изразява подкрепата си за снижаване с 4db, ефективно 7 години след влизането в сила на регламента. Това снижаване ще бъде осъществено на два етапа: първата цел е -2db за 2014 г., а втората -2db за 2019 г.

Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, докладчикът подкрепя предложението на Европейската комисия в настоящия му вид.

Минимален шум на електрическите и електрическите хибридни превозни средства

Електрическите превозни средства имат два пъти по-голяма вероятност от инциденти в градска среда поради пълната им безшумност при функциониране, която ги прави незабележими за уязвимите участници в пътното движение, а още повече за незрящите хора. Поради тази причина докладчикът предлага въвеждането на звукова система за предупреждение от автомобилните производители да бъде задължителна, а не факултативна, както е в предложението на Европейската комисия.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм 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

Текст, предложен от Комисията

1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства. Техническите

Изменение

1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За тази цел е въведена цялостна система на Съюза за одобрение на типа на моторните превозни средства, **тъй като пътните**

изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните изпускателни уредби по отношение на допустимите нива на звука следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави членки, и за да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като в същото време се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и на обществена безопасност.

превозни средства са най-големият източник на шум в рамките на транспортния сектор. Техническите изисквания за одобрение на типа на моторните превозни средства и техните изпускателни уредби по отношение на допустимите нива на звука следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне приемането на изисквания, които са различни за отделните държави членки, и за да се осигури доброто функциониране на вътрешния пазар, като в същото време се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и на обществена безопасност, ***както и по-добро качество на живот и по-добро здраве.***

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) Настоящият регламент следва също така да намали допълнително граничните стойности за шума. В него следва да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, с който се въведеха нови по-строги изисквания за шума за гумите на моторни превозни средства. Следва също така следва да бъде да бъдат взети под внимание проучвания, посветени на дискомфорта и здравните последиците от шума от пътното движение, както и свързаните с това разходи и ползи.

Изменение

(8) Настоящият регламент следва също така да намали допълнително граничните стойности за шума. В него следва да се вземе предвид Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, с който се въведеха нови по-строги изисквания за шума за гумите на моторни превозни средства ***и в които се подчерта необходимостта от съгласуван и всестранен подход за решаването на проблема с шума по пътищата, включително като се вземе предвид значителният принос на пътните настилки за шума по пътищата.*** Следва също така следва да бъде да бъдат взети под внимание проучвания,

посветени на дискомфорта и здравните последиците от шума от пътното движение, както и свързаните с това разходи и ползи. **Настоящият регламент следва също така да вземе под внимание Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 година относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри¹. Комисията следва да гарантира етикетирането на гумите по отношение на шумовите им характеристики**

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 8 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8 а) За да се гарантира, че намаляването на шума от превозните средства не води до намаляване на нивото на пътната безопасност, Комисията следва да разгледа възможността да се изменят приложенията към настоящия регламент, за да се гарантира, че превозните средства не се оборудват с по-безшумни, но по-малко безопасни гуми, за да преминат изпитанията за шумови емисии, които след това се пускат в експлоатация по обществените пътища. Тази цел би могла да се постигне чрез определянето на по-подробни изисквания за това, какви видове гуми могат да се използват за различните категории превозни средства, в съответствие с Регламент (ЕО) № 661/2009 и Регламент (ЕО) № 1222/2009.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 8 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8 в) Могат да се предприемат сериозни мерки с цел създаване/подобряване на инфраструктурата по начин, който да увеличи в максимална степен намаляването на шума от превозните средства, например посредством широкомащабно използване на шумозаглушаващи прегради.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

9 б) С оглед на повишаването на прозрачността Комисията следва да проучи възможността за разширяване на обхвата на 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 CO₂ по отношение на търговията с нови леки автомобили¹, за да се включи в него информация относно равнищата на шума от превозните средства.

¹ *ОВ L 12, 18.01.2000 г., стр. 16.*

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 9 в (ново)

9 в) Равницата на шума от превозните средства отчасти зависят от околната среда, в която те се движат, по-специално качеството на пътната инфраструктура и нивото на интелигентност на системите за управление на движението по пътищата. Поради това следва да се помисли за приемането на интегриран подход, по-специално в най-шумните градски райони и в случаите, в които са необходими бързи действия.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Ползите за околната среда, очаквани от хибридните електрически превозни средства и изцяло електрическите пътни превозни средства, имаха за резултат съществено намаляване на шума, излъчван от тези превозни средства. Това доведе до премахването на важен източник на звуков сигнал, който се използва от незрящи или със слабо зрение пешеходци и велосипедисти, наред с други участници в пътното движение, за информация относно приближаването, присъствието или потеглянето на тези превозни средства. С оглед на това промишлеността разработва акустични системи, с които да се компенсира тази липса на звуков сигнал в електрическите и хибридните електрически превозни средства. Експлоатационните показатели на системите за звуково сигнализиране на

Изменение

(10) Ползите за околната среда, очаквани от хибридните електрически превозни средства и изцяло електрическите пътни превозни средства, имаха за резултат съществено намаляване на шума, излъчван от тези превозни средства. Това доведе до премахването на важен източник на звуков сигнал, който се използва от незрящи или със слабо зрение пешеходци и велосипедисти, наред с други участници в пътното движение, за информация относно приближаването, присъствието или потеглянето на тези превозни средства. С оглед на това промишлеността разработва акустични системи, с които да се компенсира тази липса на звуков сигнал в електрическите и хибридните електрически превозни средства. Експлоатационните показатели на системите за звуково сигнализиране на

приближаващо превозно средство, монтирани на превозни средства, следва да бъдат хармонизирани. Монтирането на тези системи **обаче** следва да **остане вариант по усмотрение на производителите** на превозни средства.

приближаващо превозно средство, монтирани на превозни средства, следва да бъдат хармонизирани. Монтирането на тези системи следва да **бъде задължително за всички производители** на превозни средства. **От Комисията следва да се изиска да проучи потенциала на системите за активна безопасност, използващи звукови и визуални сигнали, които могат да се монтират в пътнически автомобили, с оглед постигане на целта за подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение в градските райони.**

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(10 а) Предвид липсата на законодателство относно шумовите нива на дву- и триколесните превозни средства, Комисията следва да изготви ново законодателно предложение по този въпрос. В интерес на Съюза е да приеме разпоредби относно предизвикването от тези превозни средства шумово замърсяване, също както относно третираните в настоящия регламент четириколесни превозни средства. Един регламент, разработен специално за моторните превозни средства с най-малко две колела би позволил въз основа на подобрена изпитателна процедура да бъдат оценени възможностите за въвеждане на по-стриктни гранични стойности, така че да се гарантира, че пусканите на пазара превозни средства са действително по-малко

шумни.

Обосновка

Звуковите нива на моторните превозни средства с поне две колела също би трябвало да бъдат обект на отделен регламент. Шумовото замърсяване, предизвиквано от тези превозни средства, представлява най-значимият фактор на дискомфорт за населението. То произлиза било от неотговарящо на гражданските нрави поведение при употребата, било от използването на видоизменени, развалени или неотговарящи на изискванията изпускателни уредби.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 10 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

10 б) Равнищата на шума от превозните средства имат пряко въздействие върху качеството на живот на гражданите на ЕС, по-специално в градските райони, в които електрическият и/или подземният обществен транспорт е слабо развит или въобще не съществува, като същото се отнася и за условията за придвижване пеша или с велосипед. Следва също така да се вземе предвид целта да се удвои броят на лицата, ползващи обществения транспорт, която Европейският парламент определи в своята резолюция от 15 декември 2011 г. относно пътната карта за постигането на единно европейско транспортно пространство¹. Комисията и държавите членки следва да насърчават, в съответствие с принципа на субсидиарност, обществения транспорт и придвижването пеша и с велосипед с оглед намаляване на шумовото замърсяване в градските райони.

¹ Приети текстове, P7_TA(2011)0584.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 10 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

10 в) Информацията, отнасяща се до шума, включително данните от изпитанията, следва да бъде предоставена на разположение по ясен и видим начин в търговските обекти и в рекламните материали за превозни средства.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 10 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

10 г) Равнището на шума от дадено превозно средство отчасти зависи от начина на използването му и качеството на неговата поддръжка след закупуването му. Във връзка с това следва да се предприемат мерки за повишаване на обществената осведоменост в ЕС относно важното значение на възприемането на стил на плавно шофиране и спазването на действащите ограничения за скоростта във всяка държава членка.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(12) С цел да се създаде възможност за Комисията да замени техническите

(12) С цел да се създаде възможност за Комисията да замени техническите

изисквания на настоящия регламент с пряко позоваване на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН, когато граничните стойности, свързани с новия метод на изпитване, бъдат определени в посочените правила, или да адаптира посочените изисквания към техническия и научния прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на разпоредбите в приложенията към настоящия регламент, свързани с методите на изпитване и нивата на звука. От особено значение е Комисията да провежда съответните консултации по време на своята подготвителна работа. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и по подходящ начин предаването на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

изисквания на настоящия регламент с пряко позоваване на Правила № 51 и № 59 на ИКЕ на ООН, когато граничните стойности, свързани с новия метод на изпитване, бъдат определени в посочените правила, или да адаптира посочените изисквания към техническия и научния прогрес, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на изменението на разпоредбите в приложенията към настоящия регламент, свързани с методите на изпитване и нивата на звука. От особено значение е Комисията да провежда съответните консултации по време на своята подготвителна работа, **включително на равнище експерти**. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

Обосновка

Преди приемането на даден делегиран акт Комисията следва да пристъпи към необходимите консултации, включително на равнище експерти. Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 12 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

12 а) Комисията и държавите членки следва да разгледат възможността за предлагане на финансови стимули с цел увеличаване на използването на превозни средства с ниско ниво на шум, поощрявайки по този начин собствениците на превозни средства,

използвани за търговски цели, да инвестират в такива превозни средства.

Изменение 14

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

За целите на настоящия регламент:

(2) „тип превозно средство“ означава група превозни средства, определени в част Б от приложение II към Директива 2007/46/ЕО

Изменение

За целите на настоящия регламент:

(2) „тип превозно средство“ означава:

(2.1) по отношение на превозните средства, изпитвани съгласно параграф 4.1.2.1 от приложение II – група превозни средства, определени в част Б от приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

(2.2) по отношение на превозните средства, изпитвани съгласно параграф 4.1.2.2 от приложение II – група превозни средства, които по същество не се различават, що се отнася до следното:

(2.2.1) формата на каросерията или материалите, от които тя е изработена (по-специално отделението за двигателя и неговата звукоизолация);

(2.2.2) типа двигател (например с принудително запалване или с възпламеняване от сгъстяване, двутактов или четиритактов, бутален или роторно-бутален), броя и обема на цилиндрите, вида на системата за впръскване на горивото, разположението на клапаните, предвидените по проект обороти на двигателя или типа електродвигател;

(2.2.3) превозните средства с един и същ тип двигател и/или различни общи предавателни отношения може да се считат за превозни средства от един и същ тип.

Въпреки това, ако посочените по-горе различия налагат необходимост от прилагане на различни методи за изпитване, тези различия трябва да бъдат възприемани като промяна на типа;

Изменение 15

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

21 а) „търговски обект“ е мястото, на което превозните средства се предлагат за продажба на потребителите;

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до цялата съответна информация, когато обмислят закупуването на превозно средство, информацията относно равнищата на шума следва да бъде широко достъпна.

Изменение 16

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

21 в) „технически рекламни материали“ означава технически ръководства, брошури, листовки и каталози (независимо дали те са в печатен, електронен или онлайн формат), както и уебсайтове, чиято цел е рекламирането на превозни средства пред широката

общественост.

Обосновка

С цел да се гарантира, че потребителите имат достъп до цялата съответна информация, когато обмислят закупуването на превозно средство, информацията относно равнищата на шума следва да бъде широко достъпна.

Изменение 17

**Предложение за регламент
Член 5 – параграф 2**

Текст, предложен от Комисията

2. Производителите гарантират, че системата за намаляване на шума е проектирана, изработена и сглобена така, че да може добре да устоява на корозионните явления, на които е подложена, като се имат предвид условията на експлоатация на превозното средство.

Изменение

2. Производителите гарантират, че системата за намаляване на шума е проектирана, изработена и сглобена така, че да може добре да устоява на корозионните явления, на които е подложена, като се имат предвид условията на експлоатация на превозното средство **и регионалните разлики в климата.**

Изменение 18

**Предложение за регламент
Член 5 – параграф 3 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3 а) Производителите публикуват информация относно равнищата на шума от превозните им средства, включително тяхната категория според нивото на децибелите, по-специално в търговските обекти и в рекламните материали.

Изменение 19

**Предложение за регламент
Член 6 – параграф 1**

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Условията за изпитване, определени в приложение II, следва да вземат предвид типичните условия за шофиране по пътната мрежа и изискванията относно изпитването на други съществени компоненти на превозното средство, които вече са регулирани от ЕС¹.

Измереното в съответствие с разпоредбите на приложение II ниво на звука, ***закръглено математически до най-близката целочислена стойност***, не трябва да надвишава граничните стойности, определени в приложение III.

¹ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 година относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, ОВ L 200, 31.7.2009, стр. 1.

Обосновка

Приемане на позицията на експертната група за шума GRB (Работна група 29) на ИКЕ към ООН в Женева.

Изменение 20

Предложение за регламент Член 7 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

В рамките на три години след датата, посочена в приложение III, трета колона, фаза 1 от настоящия регламент, Комисията извършва подробно

Изменение

В рамките на три години след датата, посочена в приложение III, трета колона, фаза 1 от настоящия регламент, Комисията извършва подробно

проучване, за да установи дали граничните стойности са се оказали целесъобразни. Въз основа на заключенията на проучването Комисията може, когато *е целесъобразно*, да представи предложения за изменение на настоящия регламент.

проучване, за да установи дали граничните стойности са се оказали целесъобразни *и дали не е имало вредни последици за пътната безопасност*. Въз основа на заключенията на проучването Комисията може, когато *това е обосновано*, да представи предложения за изменение на настоящия регламент, *свързани с граничните стойности за шума. Резултатите от проучването се предоставят на Европейския парламент.*

Изменение 21

Предложение за регламент Член 7 – параграф 1а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Представените съгласно параграф 1 предложения за изменение на настоящия регламент отчитат новите стандарти, установени от Международната организация по стандартизация, по-специално стандарт ISO 10844:2011.

Изменение 22

Предложение за регламент Член 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АСПСС)

Акустична система за сигнализиране на превозното средство (АСПСС)

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

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

Обосновка

Електрическите и хибридните превозни средства имат два пъти по-голяма вероятност от инциденти в градска среда поради пълната им безшумност при функциониране, която ги прави незабележими за уязвимите участници в пътното движение, а още повече за незрящите хора. Ето защо въвеждането на звукова система за предупреждение от автомобилните производители би следвало да бъде задължителна.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 9

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, трябва да бъдат изпълнени изискванията от приложение IX.

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 10 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

1. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове **в съответствие с член 11**, за изменение на приложения I — XI.

Обосновка

Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 25

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани

актове, посочено в член 10, параграф 1, се предоставя на Комисията за **неопределен** срок от **датата на приемане на настоящия регламент**.

актове, посочено в член 10, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от **пет години, считано от датата на влизането в сила. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния период. Делегирането на правомощия се подновява мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно подновяване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.**

Обосновка

Продължителността на делегирането на правомощия на Комисията следва да бъде ограничена до период от пет години, който може да бъде продължен, ако са спазени определени условия, като например изготвянето на доклад, и ако Парламентът или Съветът не се противопоставят на това. Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 26

Предложение за регламент Член 11 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 1, влиза в сила единствено ако не е направено възражение от страна на Европейския парламент или Съвета в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно акта или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с **един месец** по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изменение

5. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 1, влиза в сила единствено ако не е направено възражение от страна на Европейския парламент или Съвета в срок от два месеца след нотифицирането на Европейския парламент и Съвета относно акта или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с **два месеца** по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Обосновка

Срокът за представяне на възражение по делегиран акт следва да бъде общо четири месеца. Това е по-реалистичен срок, който позволява на Парламента или на Съвета да следват необходимата процедура за представяне на възражение. Изменението отчита новата стандартна формулировка по отношение на делегираните актове.

Изменение 27

**Предложение за регламент
Член 12**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 12

заличава се

***Възражения срещу делегираните
актове***

- 1. Европейският парламент и
Съветът могат да възразят срещу
делегирания акт в срок от два месеца
от датата на нотификацията. По
инициатива на Европейския
парламент или на Съвета този срок
се удължава с един месец.***
- 2. Ако при изтичането на този срок
ниито Европейският парламент, ниито
Съветът са повдигнали възражения
срещу делегирания акт или ако преди
тази дата както Европейският
парламент, така и Съветът са
уведомили Комисията за решението
си да не повдигат възражения,
делегираният акт влиза в сила на
датата, предвидена в неговите
разпоредби***
- 3. Ако Европейският парламент или
Съветът възрази срещу приетия
делегиран акт, той не влиза в сила.
Институцията, която представи
възражения, посочва причините за
възраженията срещу делегирания
акт.***

Обосновка

Член 12 е ненужен с оглед на разпоредбите на член 11 и следователно неговото заличаване ще послужи за привеждане на текста в съответствие с новите стандартни формулировки, приложими за делегирани актове.

Изменение 28

Предложение за регламент Член 13

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 13

заличава се

Процедура по спешност

1. Делегираните актове, приети съгласно член 10, параграф 1 влизат в сила незабавно и се прилагат, докато не бъде представено възражение в съответствие с параграф 2. В нотификацията на делегиран акт до Европейския парламент и до Съвета се посочват причините за използването на процедурата по спешност.

2. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в съответствие с процедурата, посочена в член 11, параграф 5. В такъв случай Комисията незабавно отменя акта, след като бъде нотифицирана от Европейския парламент или от Съвета за решението за представяне на възражения.

Обосновка

Този член 13 е излишен, тъй като използването на процедурата за спешни случаи не е надлежно обосновано (нито в член 10, нито в съображенията) и следователно отпадането му е необходимо.

Изменение 29

Предложение за регламент
Приложение II – точка 3.2.2

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	<i>Изменение</i>
<p>3.2.2. Шумът от гумите, излъчван при търкаляне, е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства. Гумите, използвани за изпитването, трябва да бъдат представителни за превозното средство и се избират от производителя на превозното средство и се записват в допълнение 3 към приложение 1 към настоящия регламент. Те трябва да съответстват на един от размерите гуми, посочени за превозното средство като оригинално оборудване. Гумите трябва да са вече налични на пазара или да бъдат пуснати по същото време, както и превозното средство. 2/ Гумите трябва да бъдат напомпани до налягането, препоръчано от производителя на превозното средство за масата на изпитване на превозното средство. Гумите трябва да имат поне законово регламентираната дълбочина на протектора.</p>	<p>3.2.2. Шумът от гумите, излъчван при търкаляне, е определен в Регламент (ЕО) № 661/2009 относно общата безопасност на моторните превозни средства. Гумите, използвани за изпитването, трябва да бъдат представителни за превозното средство и се избират от производителя на превозното средство и се записват в допълнение 3 към приложение 1 към настоящия регламент. Те трябва да съответстват на един от размерите гуми, посочени за превозното средство като оригинално оборудване. Гумите трябва да са вече налични на пазара или да бъдат пуснати по същото време, както и превозното средство. 2/ Гумите трябва да бъдат напомпани до налягането, препоръчано от производителя на превозното средство за масата на изпитване на превозното средство. Гумите трябва да имат поне законово регламентираната дълбочина на протектора.</p>
<p>2/ Тъй като приносът на гумите за общия излъчван звук е значителен, е необходимо да се вземат предвид съществуващите регулаторни разпоредби относно звука, излъчван от гумите/пътя. По искане на производителя гумите за подобро задвижващо усилие, гумите за сняг и гумите със специално предназначение се изключват при измерванията за одобрение на типа и за съответствие на производството в съответствие с Правило № 117 на ИКЕ на ООН (ОВ L 231, 29.8.2008 г., стр. 19).</p>	<p>2/ Тъй като приносът на гумите за общия излъчван звук е значителен, е необходимо да се вземат предвид съществуващите регулаторни разпоредби относно звука, излъчван от гумите/пътя. По искане на производителя гумите за подобро задвижващо усилие, гумите за сняг и гумите със специално предназначение се изключват при измерванията за одобрение на типа и за съответствие на производството в съответствие с най-новите изменения по отношение на Правило № 117 на ИКЕ.</p>

Обосновка

В съответствие с договореното през 2011 г. на 53-то заседание на GRB – експертна група по шума към Работна група 29 (работната група, която отговаря за разработването на хармонизирани световни стандарти за превозните средства) на

Изменение 30

Предложение за регламент

Приложение III – Гранични стойности

Текст, предложен от Комисията

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности, изразени в дБ (А)					
		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 [6 години след публикуването]		Фаза 3 в сила от [8 години след публикуването]	
		С общо предназначени	Повишена проходимост	С общо предназначени	Повишена проходимост	С общо предназначени	Повишена проходимост
M	Превозни средства, използвани за превоз на пътници						
M ₁	Брой на седалките < 9;	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Брой на седалките < 9; отношение мощност към маса > 150 kW/t;	71	71	69	69	69	69
M ₂	Брой на седалките > 9; маса ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	Брой на седалките > 9; 2 tonnes < masse ≤ 3,5 tonnes	73	74	71	72	71	72
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	74	75	72	73	72	73
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	76	78	74	76	74	76
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари						
N ₁	маса ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < маса < 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < маса < 12 t;	75	76	73	74	73	74

	75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;						
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N ₃	Маса > 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	77	78	75	76	75	76
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя > 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

Категория превозно средство	Описание на категорията превозно средство	Гранични стойности, изразени в дБ (А)					
		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 [6 години след публикуването]		Фаза 3 в сила от [8 години след публикуването]	
		С общо предначени	Повишена проходимост	С общо предначени	Повишена проходимост	С общо предначени	Повишена проходимост
М	Превозни средства, използвани за превоз на пътници						
M ₁	Брой на седалките < 9;	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Брой на седалките < 9; отношение мощност към маса > 150 kW/t;	71	71	69	69	69	69
M ₂	Брой на седалките > 9; маса ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	Брой на седалките > 9; 2 t < маса < 3,5 t;	73	74	71	72	71	72
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	74	75	72	73	72	73
M ₂	Брой на седалките > 9; 3,5 t < маса < 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	76	78	74	76	74	76
M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74

M ₃	Брой на седалките > 9; Маса > 5 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N	Превозни средства, използвани за превоз на товари						
N ₁	маса ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < маса < 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя < 75 kW;	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < маса < 12 t; номинална мощност на двигателя > 150 kW;	77	79	75	77	75	77
N ₃	Маса > 12 t; 75 < номинална мощност на двигателя < 150 kW;	77	78	75	76	75	76
N ₃	Маса > 12 t; номинална мощност на двигателя > 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.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Ниво на шума от моторни превозни средства	
Позовавания	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 15.12.2011 г.	
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	TRAN 15.12.2011 г.	
Докладчик по становище: Дата на назначаване	Gilles Pargneaux 10.1.2012 г.	
Разглеждане в комисия	8.5.2012 г.	18.6.2012 г.
Дата на приемане	19.6.2012 г.	
Резултат от окончателното гласуване	+: 30 –: 12 0: 0	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	María Irigoyen Pérez	