



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2011/0409(COD)

20.6.2012

YTTRANDE

från utskottet för transport och turism

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om motorfordons
ljudnivå
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Föredragande: Gilles Pargneaux

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

1. Inledning

Förslaget till förordning gäller personbilar, skåpbilar (lätta nyttofordon), bussar, lastbilar, långfärdsbussar och tunga godsfordon. För tillfället definieras buller från fyrhjuliga motorfordon i direktiv 70/157/EEG och de tolv direktiv som hänför sig till detta.

Kommissionens syfte är att modernisera det nuvarande ramverket för att uppfylla följande centrala mål:

– **Förenkling av de rättsliga ramarna.** Direktiv 70/157/EEG och de tolv relaterade direktiven upphävs och ersätts med detta förslag till förordning där räckvidden och de grundläggande bestämmelserna fastställs.

– **Införande av en ny testmetod.** FN/ECE:s arbetsgrupp införde 2007 en ny testmetod. Denna metod ger resultat som är 2 dB sämre jämfört med den metod som användes i direktiv 70/157/EEG. Efter att ha prövat den nya testmetoden under tre års tid utförde kommissionen en konsekvensbedömning för att påvisa dess effektivitet.

– **Förändring av gränsvärdena.** Kommissionen föreslår en gradvis minskning av bullernivåerna enligt fordonstyp:

- För lätta och medelstora fordon: en minskning på 4 dB inom fem år efter det att förordningen har trätt i kraft. Denna minskning skulle uppnås i två steg: Ett första mål på -2 dB senast 2014 och därefter en andra etapp på -2 dB senast 2017. Ljudnivåerna per fordon skulle därefter inte längre kunna överskrida 68 dB.
- För tunga fordon: en minskning på 3 dB inom fem år efter det att lagstiftningen har trätt i kraft. Gränserna kommer att sänkas med 1 dB senast 2014 och med 2 dB senast 2017. Ljudnivåerna per lastbil skulle därefter inte längre kunna överskrida 78 dB.

– **Behovet av en minimiljudnivå för el- och elhybridfordon.** Bestämmelser gällande ”ljudsyste[m] avsedda att varna omgivningen för fordon som närmar sig” garanterar att endast fordon med tillräcklig ljudnivå används, vilket även kommer att leda till en harmonisering av den tillämpade tekniken. Kommissionen preciserar att monteringen av sådana system fortfarande kommer att vara frivillig för biltillverkarna.

2. Transportaspekten i förslaget

Förordningens räckvidd

I motsats till föreliggande förslag till förordning finns det ingen lagstiftning gällande ljudnivån hos två- och trehjuliga fordon. För att fylla denna lucka i lagstiftningen föreslår föredraganden att man i texten ska införa en hänvisning till nödvändigheten av en mer specifik europeisk lagstiftning gällande buller från två- och trehjuliga fordon.

Nya gränsvärden

Föredraganden föreslår att man ska förlänga den period under vilken de nya gränsvärdena måste uppnås. För lätta och medelstora fordon ställer föredraganden sig positiv till en minskning på 4 dB inom sju år efter det att förordningen har trätt i kraft. Denna minskning skulle förverkligas i två steg: en första målsättning på -2 dB före 2014 och sedan en andra etapp på -2 dB före 2019.

När det gäller tunga fordon stöder föredraganden kommissionens förslag i sin nuvarande form.

Minimiljudnivå för el- och elhybridfordon

Elfordon löper en dubbelt så stor risk att inblandas i olyckor i stadsområden på grund av att de är helt ljudlösa, vilket gör dem omöjliga att upptäcka för ”sårbara vägtrafikanter” och särskilt för blinda. Mot bakgrund av detta föreslår föredraganden att monteringen av ett akustiskt fordonsvarningssystem ska vara obligatoriskt för biltillverkarna och inte frivilligt, vilket kommissionen önskar.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. I detta syfte har ett unionsövergripande system för typgodkännande av motorfordon införts. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och deras avgassystem med avseende på tillåtna ljudnivåer bör harmoniseras för att undvika att krav antas som skiljer sig åt från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa den inre marknads korrekta funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och

Ändringsförslag

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. I detta syfte har ett unionsövergripande system för typgodkännande av motorfordon införts, ***eftersom vägfordon är den största källan till buller i transportsektorn***. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och deras avgassystem med avseende på tillåtna ljudnivåer bör harmoniseras för att undvika att krav antas som skiljer sig åt från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa den inre

allmän säkerhet upprätthålls.

marknadens korrekta funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och allmän säkerhet *samt bättre livskvalitet och hälsa* upprätthålls.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Förordningen bör också innebära en ytterligare sänkning av bullergränsvärdena. Förordningen bör beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, varigenom nya striktare bullerkrav infördes för motorfordonsdäck. Studier som uppmärksammar störningar och hälsoeffekter av vägtrafikbuller och relaterade kostnader/fördelar bör också beaktas.

Ändringsförslag

(8) Förordningen bör också innebära en ytterligare sänkning av bullergränsvärdena. Förordningen bör beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, varigenom nya striktare bullerkrav infördes för motorfordonsdäck *och i vilken behovet av en enhetlig och omfattande strategi för att bemöta problemet med vägbuller framhålls, bland annat med hänsyn till vägytans betydelse för vägbuller*. Studier som uppmärksammar störningar och hälsoeffekter av vägtrafikbuller och relaterade kostnader/fördelar bör också beaktas. *Förordningen bör även beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar. Kommissionen bör se till att däck märks med avseende på sin bullerprestanda.*

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8a) För att se till att en dämpning av fordonsbullret inte resulterar i försämrad trafiksäkerhet bör kommissionen undersöka möjligheten att ändra bilagorna till denna förordning i syfte att se till att fordon för att klara bulleremissionsprovningar inte är utrustade med tystare men mindre säkra däck som tas i bruk på allmänna vägar. Detta mål kan uppnås genom att man fastställer mer detaljerade krav om vilken typ av däck som får användas för olika fordonskategorier enligt förordning (EG) nr 661/2009 och förordning (EG) nr 1222/2009.

Ändringsförslag 4

**Förslag till förordning
Skäl 8b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8b) Det är viktigt med åtgärder för att utveckla och förbättra infrastrukturen på ett sätt som maximerar minskningen av fordonsbullret, t.ex. genom en storskalig användning av bullerskärmar.

Ändringsförslag 5

**Förslag till förordning
Skäl 9a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) För att öka insynen bör kommissionen överväga möjligheten att utvidga tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om

bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar¹ så att även information om fordons ljudnivå ingår.

¹ EUT L 12, 18.1.2000, s. 16.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 9b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9b) Fordons ljudnivå beror delvis på den omgivning de rör sig i, och särskilt på väginfrastrukturens kvalitet och på intelligent reglering av vägtrafiken. Därför bör ett helhetsgrepp övervägas, särskilt i de mest bullerdrabbade tätorterna och då snabba lösningar krävs.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10) De förväntade miljöfördelarna från el- och elhybridfordon för vägtransport har resulterat i en avsevärd minskning av bulleremissionen från sådana fordon. Det har resulterat i en förlust av en viktig källa till auditiva signaler som används av bland andra blinda och synsvaga gångtrafikanter samt cyklister för att bli varse att fordon närmar sig, finns i närheten eller avlägsnar sig. Av det skälet utvecklar nu branschen akustiska system som ska kompensera för denna brist på auditiva signaler från el- och elhybridfordon. Egenskaperna hos sådana fordonsmonterade ljudsystem avsedda att varna omgivningen för fordon som närmar sig bör harmoniseras. Montering av sådana

(10) De förväntade miljöfördelarna från el- och elhybridfordon för vägtransport har resulterat i en avsevärd minskning av bulleremissionen från sådana fordon. Det har resulterat i en förlust av en viktig källa till auditiva signaler som används av bland andra blinda och synsvaga gångtrafikanter samt cyklister för att bli varse att fordon närmar sig, finns i närheten eller avlägsnar sig. Av det skälet utvecklar nu branschen akustiska system som ska kompensera för denna brist på auditiva signaler från el- och elhybridfordon. Egenskaperna hos sådana fordonsmonterade ljudsystem avsedda att varna omgivningen för fordon som närmar sig bör harmoniseras. Montering av sådana

system bör *dock* vara *ett frivilligt alternativ som tillverkaren väljer*.

system bör vara *obligatorisk för alla fordonstillverkare*. *Kommissionen bör även uppmanas att granska potentialen hos aktiva säkerhetssystem med ljudsignaler och visuella signaler som kan installeras i passagerarfordon för att uppnå målet om att förbättra säkerheten för utsatta trafikanter i stadsmiljö.*

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Med hänsyn till att lagstiftning gällande ljudnivån hos två- och trehjuliga fordon saknas bör kommissionen lägga fram ett nytt förslag till lagstiftning i detta ämne. Det ligger i unionens intresse att anta bestämmelser om buller som alstras av dessa fordon, liksom för de fyrhjuliga motorfordon som behandlas i denna förordning. En särskild förordning för motorfordon med minst två hjul skulle, på grundval av en förbättrad provningsmetod, göra det möjligt att undersöka möjligheterna att införa striktare gränsvärden för att säkerställa att de motorfordon som släpps ut på marknaden faktiskt avger mindre buller.

Motivering

Ljudnivån hos motorfordon med minst två hjul bör likaså underställas en specifik förordning. Bullret från dessa fordon är den främsta störningsorsaken för befolkningen. Det är konsekvensen av antingen ett hänsynslöst körande eller användning av avgassystem som har ändrats, är defekta eller som inte uppfyller gällande krav.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 10b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10b) Fordonens ljudnivå har direkta konsekvenser för unionsmedborgarnas livskvalitet, särskilt i tätorter där den elektriska och/eller underjordiska kollektivtrafiken inte är utvecklad och få, om ens några, cyklar eller går. Målet som fastställts av parlamentet i resolutionen av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde¹, nämligen att fördubbla antalet personer som använder sig av kollektivtrafik, bör också tas i beaktande. Kommissionen och medlemsstaterna bör, med beaktande av subsidiaritetsprincipen, främja användningen av kollektivtrafik samt underlätta för fotgängare och cyklister i syfte att minska bullernivån i städerna.

¹ Antagna texter, P7_TA(2011)0584.

Ändringsförslag 10

**Förslag till förordning
Skäl 10c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10c) Information om buller, inbegripet testdata, bör göras lättillgänglig på försäljningsställen och i reklammaterial för fordon.

Ändringsförslag 11

**Förslag till förordning
Skäl 10d (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10d) Ett fordons ljudnivå beror delvis på dess bruk och goda underhåll efter köpet. Det är därför nödvändigt att öka

unionsmedborgarnas medvetenhet om betydelsen av en flytande körning som följer varje medlemsstats hastighetsbegränsningar.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) För att kommissionen ska kunna ersätta de tekniska kraven i denna förordning med direkta hänvisningar till FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59, när gränsvärdena för tillämpning med den nya provningsmetoden väl fastställts i de föreskrifterna, eller anpassa kraven till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, bör kommissionen i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras befogenhet att anta akter som gäller ändring av bestämmelserna i bilagorna till denna förordning avseende provningsmetoder och ljudnivåer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför ändamålsenliga samråd under sitt förberedande arbete. Kommissionen bör när den förbereder och utarbetar delegerade akter se till att relevanta handlingar översänds samtidigt och vid lämplig tidpunkt till Europaparlamentet och rådet.

Ändringsförslag

(12) För att kommissionen ska kunna ersätta de tekniska kraven i denna förordning med direkta hänvisningar till FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59, när gränsvärdena för tillämpning med den nya provningsmetoden väl fastställts i de föreskrifterna, eller anpassa kraven till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, bör kommissionen i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras befogenhet att anta akter som gäller ändring av bestämmelserna i bilagorna till denna förordning avseende provningsmetoder och ljudnivåer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför ändamålsenliga samråd under sitt förberedande arbete, ***inklusive på expertnivå***. Kommissionen bör när den förbereder och utarbetar delegerade akter se till att relevanta handlingar översänds samtidigt och vid lämplig till Europaparlamentet och rådet.

Motivering

Kommissionen bör kalla till lämpliga samråd innan en delegerad akt antas, inbegripet på expertnivå. Detta ändringsförslag tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

(12a) Kommissionen och medlemsstaterna bör överväga möjligheten att erbjuda ekonomiska incitament för att öka användningen av lågbullrande fordon och på så vis uppmuntra kommersiella aktörer på fordonsmarknaden att investera i sådana fordon.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke – led 2

Kommissionens förslag

2. fordonstyp: en uppsättning fordon enligt definitionen i del B i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

Ändringsförslag

2. fordonstyp:

2.1. för fordon som provas enligt punkt 4.1.2.1 i bilaga II, en uppsättning fordon enligt definitionen i del B i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

2.2. för fordon som provas enligt punkt 4.1.2.2 i bilaga II, en uppsättning fordon som inte skiljer sig väsentligt vad avser

2.2.1. karosseriets form eller material (framför allt motorutrymmet och dess ljudisolering),

2.2.2. typ av motor (t.ex. gnisttändning eller kompressionständning, två- eller fyrtaktsmotor, med fram- och återgående kolvar eller rotationskolv), antal cylindrar och deras slagvolym, typ av insprutningssystem, ventilarrangemang, nominellt motorvarvtal (S) eller typ av elektrisk motor,

2.2.3. fordon med samma typ av motor och/eller olika utväxlingar anses som fordon av samma typ.

Om olikheterna enligt ovan kräver en

annan provningsmetod ska emellertid dessa olikheter anses som en ändring av typ.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Artikel 3 – led 21a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

21a. försäljningsställe: ställe där fordon bjuds ut till försäljning till konsumenter.

Motivering

För att kunna garantera att konsumenterna har full tillgång till all relevant information då de ämnar köpa ett fordon bör informationen om ljudnivån göras så lättillgänglig som möjligt.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Artikel 3 – led 21b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

21b. tekniskt reklammaterial: tekniska bruksanvisningar, broschyrer och kataloger (i pappersform eller elektronisk form eller på nätet) samt webbplatser som används för att göra reklam för fordon bland allmänheten.

Motivering

För att kunna garantera att konsumenterna har full tillgång till all relevant information då de ämnar köpa ett fordon bör informationen om ljudnivån göras så lättillgänglig som möjligt.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Tillverkaren ska se till att ljuddämpningssystemet är utformat, konstruerat och monterat så att det med hänsyn till fordonets användningsförhållanden rimligen kan tåla den korrosion det utsätts för.

Ändringsförslag

2. Tillverkaren ska se till att ljuddämpningssystemet är utformat, konstruerat och monterat så att det med hänsyn till fordonets användningsförhållanden **och de regionalt varierande klimatförhållandena** rimligen kan tåla den korrosion det utsätts för.

Ändringsförslag 18

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 3a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Tillverkaren ska offentliggöra information om sina fordons ljudnivå, och särskilt om deras decibelnivå, i synnerhet på försäljningsställen och i reklamaterialet.

Ändringsförslag 19

**Förslag till förordning
Artikel 6 – stycke 1**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

De provningsförhållanden som fastställs i bilaga II bör ta hänsyn till normalt förekommande körförhållanden på väg och provningskraven beträffande andra viktiga komponenter hos fordonet, som redan regleras av EU¹.

Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II **och matematiskt avrundats till närmaste heltal** får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den

13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

Motivering

Antagande av ställningstagandet från arbetsgruppen för buller (arbetsgrupp 29) vid FN/ECE i Genève.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 7

Kommissionens förslag

Inom tre år från det datum som avses i tredje kolumnen, Fas 1, i bilaga III till denna förordning, ska kommissionen utföra en detaljerad undersökning för att försäkra sig om att gränsvärdena visat sig vara lämpliga. Utifrån slutsatserna från undersökningen får kommissionen, om det anses **lämpligt**, lägga fram förslag om ändring av denna förordning.

Ändringsförslag

Inom tre år från det datum som avses i tredje kolumnen, Fas 1, i bilaga III till denna förordning, ska kommissionen utföra en detaljerad undersökning för att försäkra sig om att gränsvärdena visat sig vara lämpliga **och att de inte har påverkat trafiksäkerheten negativt**. Utifrån slutsatserna från undersökningen får kommissionen, om det anses **motiverat**, lägga fram förslag om ändring av denna förordning **när det gäller gränsvärden för buller. Resultaten från undersökningen ska meddelas Europaparlamentet**.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 7 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Förslag om ändring av denna förordning som lagts fram i enlighet med bestämmelserna i första stycket ska ta hänsyn till de nya standarder som fastställts av Internationella

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 9

Kommissionens förslag

Akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS –
Acoustic Vehicle Alerting System)

Om tillverkaren **väljer att installera** ett
akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS)
på fordonet, ska kraven i bilaga X vara
uppfyllda.

Ändringsförslag

Akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS –
Acoustic Vehicle Alerting System)

När tillverkaren **installerar** ett akustiskt
fordonsvarningssystem (AVAS) på
fordonet, ska kraven i bilaga X vara
uppfyllda.

Motivering

El- och hybridfordon löper dubbelt så stor risk att inblandas i olyckor i stadsområden på grund av att de är helt ljudlösa, vilket gör dem omöjliga att upptäcka för ”sårbara vägtrafikanter” och särskilt för blinda. Montering av ett akustiskt fordonsvarningssystem bör därför vara obligatoriskt för biltillverkarna.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 9

Kommissionens förslag

Om tillverkaren väljer att installera ett
akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS)
på fordonet, ska kraven i **bilaga X** vara
uppfyllda.

Ändringsförslag

Om tillverkaren väljer att installera ett
akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS)
på fordonet, ska kraven i **bilaga IX** vara
uppfyllda.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Kommissionen ska ha befogenhet att

Ändringsförslag

1. Kommissionen ska ha befogenhet att **i**

anta delegerade akter som ändrar bilagorna I–XI.

enlighet med artikel 11 anta delegerade akter som ändrar bilagorna I–XI.

Motivering

Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska **tilldelas** kommissionen **på obestämd tid från den dag denna förordning antas.**

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska **ges till** kommissionen **för en period av fem år från och med dagen för ikraftträdandet. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.**

Motivering

Varaktigheten för delegeringen av befogenheter till kommissionen bör begränsas till en period av fem år, vilken kan förlängas om vissa villkor respekteras, såsom utarbetandet av en rapport, och om varken Europaparlamentet eller rådet motsätter sig förlängningen. Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har

Ändringsförslag

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har

gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till dem, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med **en månad** på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till dem, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med **två månader** på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

Motivering

Tidsfristen för invändningar mot en delegerad akt bör kunna vara totalt fyra månader. Detta är en mer realistisk tidsram för att Europaparlamentet och rådet ska kunna följa nödvändigt förfarande för att göra en invändning. Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 12

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 12

utgår

Invändningar mot delegerade akter

- 1. Europaparlamentet och rådet får göra invändningar mot en delegerad akt inom två månader från den dag akten överlämnats till dem. På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska fristen förlängas med en månad.*
- 2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid fristens utgång invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet underrättat kommissionen om att de inte har för avsikt att göra några invändningar ska den delegerade akten träda i kraft på därför utsatt dag.*
- 3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en delegerad akt ska den inte träda i kraft. Den institution som invänt mot en delegerad akt ska ange skälen därtill.*

Motivering

Artikel 12 är överflödigt med beaktande av bestämmelserna i artikel 11 och utgår så att texten kan anpassas till den nya standardformuleringen för delegerade akter.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 13

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13

utgår

Skyndsamt förfarande

1. Vid ett skyndsamt förfarande ska en delegerad akt som antas enligt artikel 10.1 träda i kraft utan dröjsmål och vara tillämplig så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Akten ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet tillsammans med en motivering av varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.

2. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 11.5. I detta fall ska kommissionen utan dröjsmål upphäva rättsakten så snart Europaparlamentet eller rådet meddelat sitt beslut att invända mot rättsakten.

Motivering

Artikel 13 är överflödigt och måste utgå, eftersom tillämpningen av det skyndsamma förfarandet inte är vederbörligt motiverad (vare sig i artikel 10 eller i skälen).

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Bilaga 2 – punkt 3.2.2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3.2.2. Däckrullningsbullen behandlas i förordning (EG) nr 661/2009 om allmän

3.2.2. Däckrullningsbullen behandlas i förordning (EG) nr 661/2009 om allmän

säkerhet hos motorfordon. De däck som används för provningen ska vara representativa för fordonet, väljas av fordonstillverkaren och registreras i tillägg 3 till bilaga I till denna förordning. De ska motsvara en av de däckdimensioner som är avsedda för fordonet som originalutrustning. Däcket ska vara eller bli tillgängligt på marknaden samtidigt som fordonet.² Däcken ska pumpas till det tryck som rekommenderas av fordonstillverkaren för fordonets provningsvikt. Däcken ska ha minst det mönsterdjup som krävs enligt gällande lagstiftning.

² Eftersom däckens bidrag till den totala ljudemissionen är betydande, måste hänsyn tas till befintlig lagstiftning avseende ljudemission från däck/vägbana. Drivhjulsdäck, vinterdäck och däck för särskilt bruk ska på tillverkarens begäran undantas från mätningarna för typgodkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse, i enlighet med *FN/ECE-föreskrifter nr 117 (EUT L 231, 29.8.2008, s. 19)*.

säkerhet hos motorfordon. De däck som används för provningen ska vara representativa för fordonet, väljas av fordonstillverkaren och registreras i tillägg 3 till bilaga I till denna förordning. De ska motsvara en av de däckdimensioner som är avsedda för fordonet som originalutrustning. Däcket ska vara eller bli tillgängligt på marknaden samtidigt som fordonet.² Däcken ska pumpas till det tryck som rekommenderas av fordonstillverkaren för fordonets provningsvikt. Däcken ska ha minst det mönsterdjup som krävs enligt gällande lagstiftning.

² Eftersom däckens bidrag till den totala ljudemissionen är betydande, måste hänsyn tas till befintlig lagstiftning avseende ljudemission från däck/vägbana. Drivhjulsdäck, vinterdäck och däck för särskilt bruk ska på tillverkarens begäran undantas från mätningarna för typgodkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse, i enlighet med *de senaste ändringarna av ECE-föreskrift nr 117*.

Motivering

Enligt en överenskommelse från 2011 från det femtiotredje sammanträdet för arbetsgruppen för buller, arbetsgrupp 29 (den arbetsgrupp som ansvarar för att utarbeta harmoniserade fordonsstandarder i hela världen) vid FN/ECE i Genève, i vilken kommissionen är medlem.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Bilaga I – Gränsvärdestabell

Kommissionens förslag

Fordons-kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]		
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper	Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper	Gränsvärden för registrering, försäljning och ibruktage av nya fordon
		Fas 1; gällande från	Fas 2; gällande	Fas 3; gällande

		[2 år efter offentliggörandet]		från [5 år efter offentliggörandet]		från [7 år efter offentliggörandet]	
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*
M	Fordon som används för persontransport						
M ₁	antal säten ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	antal säten ≤ 9; förhållande effekt/vikt > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	antal säten > 9; vikt ≤ 2 ton	72	72	70	70	70	70
M ₂	antal säten > 9; 2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	73	74	71	72	71	72
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fordon som används för varutransport						
N ₁	vikt ≤ 2 ton	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	vikt > 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
**	När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för de fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.

Ändringsförslag

Fordons-kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]		
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper	Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper	Gränsvärden för registrering, försäljning och ibruktage av

		Fas 1; gällande från [3 år efter offentliggörandet]		Fas 2; gällande från [6 år efter offentliggörandet]		nya fordon	
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*
M	Fordon som används för persontransport						
M ₁	antal säten ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	antal säten ≤ 9; förhållande effekt/vikt > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	antal säten > 9; vikt ≤ 2 ton	72	72	70	70	70	70
M ₂	antal säten > 9; 2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	73	74	71	72	71	72
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fordon som används för varutransport						
N ₁	vikt ≤ 2 ton	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	vikt > 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
**	När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för dessa fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Motorfordons ljudnivå	
Referensnummer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI	15.12.2011
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	TRAN	15.12.2011
Föredragande av yttrande Utnämning	Gilles Pargneaux	10.1.2012
Behandling i utskott	8.5.2012	18.6.2012
Antagande	19.6.2012	
Slutomröstning: resultat	+: 30	–: 12
	0: 0	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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 Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	María Irigoyen Pérez	