



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 1° marzo 2013 (08.03)
(OR. en)**

5353/13

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0409 (COD)**

**CODEC 85
ENT 33
ENV 78
MI 73
PE 48**

NOTA INFORMATIVA

del: Segretariato generale
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 4 - 7 febbraio 2013)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, Miroslav Ouzký (ECR, CZ), ha presentato a nome della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare una relazione contenente 60 emendamenti (emendamenti 1-60) alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore.

Inoltre, i gruppi politici Verts/ALE e S&D hanno presentato congiuntamente un emendamento (emendamento 67), i gruppi politici S&D e ALDE hanno presentato congiuntamente due emendamenti (emendamenti 66 e 68), il gruppo politico PPE ha presentato due emendamenti (emendamenti 62 e 65), il gruppo politico ALDE ha presentato due emendamenti (emendamenti 63rev e 64) e i gruppi politici PPE, ECR e EFD hanno presentato congiuntamente un emendamento (emendamento 61).

II. DISCUSSIONE

Il relatore, Miroslav Ouzký (ECR, CZ), ha aperto la discussione e:

- ha sottolineato che l'obiettivo dell'atto legislativo proposto è la tutela della salute, in particolare la protezione della popolazione dagli effetti negativi del rumore;
- ha insistito sul fatto che, mentre la proposta della Commissione concerne unicamente il rumore emesso dagli autocarri e dai veicoli a motore, la relazione ha adottato un approccio generale e riguarda anche il manto stradale, la qualità dei pneumatici, il rumore aerodinamico e il controllo del traffico;
- ha sottolineato i punti critici: l'etichettatura, la dichiarazione obbligatoria dei livelli di rumore, un sistema inteso a misurare la rumorosità dei veicoli elettrici e la sicurezza dei pedoni;
- ha affermato che, mentre per i primi due punti si è trovata una soluzione valida per tutti i gruppi politici, l'allegato III è fonte di divisione e ha deplorato che prevalga il parere del gruppo S&D;
- ritiene che sia stata condotta una campagna di ostilità con l'appoggio di alcuni deputati e che sia stato suggerito che la relazione non è obiettiva, ma che la chiara precisazione del presidente della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare abbia risolto la questione;
- ha auspicato l'adozione dell'emendamento 61.

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione:

- ha dichiarato che la vera sfida consiste nel trovare il giusto equilibrio tra tre assi: le prestazioni ambientali, i costi e i tempi per l'industria e la competitività internazionale;
- ha sottolineato che il testo legislativo proposto si prefigge tre obiettivi: un mercato interno pienamente operativo, un elevato livello di tutela ambientale a favore dei cittadini e la promozione della competitività degli operatori economici;
- ha ricordato che il 20% della popolazione dell'UE è esposto a livelli sonori inaccettabili;
- ha affermato che occorre un approccio integrato e che il problema va affrontato alla radice, ossia che la pertinente legislazione risale agli anni Settanta;
- ha dichiarato che, nonostante la diminuzione dei livelli sonori nel 1995 e valori limite inferiori, il rumore ambientale non è stato ridotto come previsto e che la Commissione ha pertanto proposto un nuovo metodo;

- ha spiegato che la proposta è intesa a ridurre il livello di rumore di 4 decibel per i veicoli leggeri e di 3 decibel per i veicoli pesanti, abbassando i valori limite in due tappe: una prima tappa di 2 anni a seguito dell'adozione dell'atto legislativo durante la quale gli attuali livelli verrebbero adattati alle nuove misure approvate; la seconda tappa, più vincolante, da 5 a 7 anni dopo l'adozione, che comporterebbe adattamenti più sostanziali per i veicoli;
- ha concluso che, qualora la proposta venisse adottata, il numero di persone per le quali il rumore prodotto da motori e veicoli costituisce un grave disagio diminuirebbe del 25% e, secondo la valutazione d'impatto, i benefici per la società sarebbero venti volte superiori ai costi sostenuti dall'industria.

Intervenendo a nome della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori, Sabine Verheyen (PPE, DE):

- ha sottolineato che il rumore è un problema di salute, ma anche una questione di sicurezza dei veicoli così come di chiarezza per i consumatori che acquistano un veicolo;
- ha insistito sulla necessità che i segnalatori acustici siano progettati in modo che i rumori si identifichino come rumori prodotti da veicoli.

Esprimendosi a nome della commissione per i trasporti e il turismo, Gilles Pargneaux (S&D, FR):

- ha dichiarato che in Europa, secondo l'OMS, il 2% degli infarti è ascrivibile a livelli sonori dovuti al traffico superiori a 60 decibel;
- ha sottolineato che la commissione per i trasporti e il turismo ha insistito su un approccio integrato, un livello di rumorosità minima dei veicoli elettrici e ibridi e la promozione della questione delle emissioni sonore nei punti vendita;
- ha dichiarato che il parere della commissione per i trasporti e il turismo suggerisce di fissare nuovi valori limite ma in un arco di tempo più lungo, proponendo quindi di ridurre il livello sonoro di 4 decibel in 8 anni, ossia 2 decibel 2 anni dopo l'entrata in vigore del regolamento e 2 decibel 6 anni dopo, in modo che questo nuovo livello sia applicato a tutti i veicoli commercializzati 8 anni dopo l'entrata in vigore del regolamento;
- ha auspicato l'adozione dell'emendamento 67, in quanto è conforme al parere della commissione per i trasporti e il turismo;
- ha dichiarato che qualsiasi strategia europea sostenibile dovrebbe prevedere una ricerca congiunta su un veicolo a basso consumo.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, Salvatore Tatarella:

- ha esortato a proteggere l'industria automobilistica e ha insistito sul fatto che non si può attribuire tutta la responsabilità ai veicoli;
- ha invitato a votare contro l'emendamento 51, in quanto è stato adottato con una maggioranza di un solo voto, e invece ad adottare l'emendamento 61.

A nome del gruppo S&D, Judith A. Merkies:

- ha dichiarato che ogni voto conta;
- ha spiegato che con l'aiuto dei fondi strutturali dell'UE sono state installate barriere antirumore, ma che la fonte di inquinamento sono i veicoli e che, per risolvere questo problema, bastano 60 EUR per ogni automobile e 750 EUR per ogni veicolo pesante;
- ha concluso che, secondo la valutazione d'impatto fornita dalla Commissione, la proposta non causerebbe la perdita di posti di lavoro.

Parlando a nome del gruppo ALDE, Holger Krahmer:

- si è lamentato della proposta della Commissione, che non considera nemmeno in linea con gli standard della Commissione stessa relativi alla qualità della legislazione dato che, per esempio, l'allegato III contiene dati tecnici obsoleti che presumibilmente il Parlamento europeo dovrebbe adattare;
- ha dichiarato che le vetture sportive non sono un problema che vale la pena di esaminare in quanto rappresentano soltanto l'1% del mercato;
- ha auspicato l'adozione dell'emendamento 62.

A nome del gruppo Verts/ALE, Satu Hassi:

- ha fornito dati riguardanti gli effetti del rumore sulla salute;
- ha deplorato la scarsa ambizione della proposta della Commissione;
- ritiene che il compromesso proposto dalla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare contribuisca a migliorare la proposta della Commissione;

- ha auspicato l'adozione del compromesso proposto dalla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (emendamento 51);
- ha auspicato l'adozione dell'emendamento 67.
- si è detta sorpresa del fatto che il gruppo politico PPE possa essere favorevole a 3 diversi emendamenti aventi la stessa finalità.

Intervenendo a nome del gruppo EFD, Gerard Batten ha affermato che l'atto legislativo proposto comporterebbe una maggiore burocrazia e maggiori costi e che i governi nazionali avranno l'obbligo di applicarlo, trattandosi di un regolamento.

Prendendo la parola a nome del gruppo GUE/NGL, Sabine Wils:

- ha ricordato che, secondo l'OMS, il rumore è la causa più grave di inquinamento dopo l'inquinamento atmosferico e che le soglie di rumore sono invariate dal 1995;
- ha evidenziato il fatto che alcuni veicoli sono già conformi alle misure prospettate e che tali misure produrrebbero effetti solo 7 anni dopo l'adozione dell'atto legislativo.

I deputati seguenti sono intervenuti a titolo personale.

Francisco Sosa Wagner (NI, ES) si è lamentato del rumore prodotto dai motocicli a scarico libero.

Richard Seeber (PPE, AT):

- ha auspicato una strategia generale (aerodinamicità, manto stradale, pneumatici);
- ritiene che l'allegato III sia superato, il che ha comportato un ritardo nel processo legislativo;
- ha spiegato che l'emendamento 61 è in linea con le raccomandazioni dell'ONU.

Matthias Groote (S&D, DE), presidente della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare:

- ritiene che la proposta in questione presentata dal Commissario per l'industria sia una proposta ragionevole, sulla quale è possibile trovare un accordo, ma certamente non in prima lettura;

- è del parere che la questione del manto stradale negli Stati membri vada esclusa dall'atto legislativo proposto;
- ha esplicitamente richiesto che si trovi un accordo solo in seconda lettura, in quanto le questioni in causa (salute) richiedono un ampio esame e un dibattito pubblico.

Toine Manders (ALDE, NL) ha affermato che i governi non possono farsi carico di tutti i costi e che l'industria deve assumersi la sua parte di oneri in questa riforma.

Bas Eickhout (Verts/ALE, NL) ha invitato a votare contro l'emendamento 61 e a sostenere invece la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare.

Françoise Grossetête (PPE, FR):

- ritiene che le soglie proposte dal gruppo politico S&D nell'allegato III non rispondano a una logica tecnologica o scientifica;
- ha affermato che il rumore prodotto da un motore dovrebbe essere considerato un aspetto che integra il rumore di rotolamento, il contatto con la strada, il manto stradale e lo stato dei pneumatici e ritiene opportuno proporre un processo graduale piuttosto che un cambiamento brutale;
- ha invitato a votare contro l'emendamento 68;
- ha energicamente invitato a votare contro l'emendamento 51.

Mario Pirillo (S&D, IT) ha affermato che i parametri dell'allegato III non sono realistici.

Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė (PPE, LT):

- ha dichiarato che, sebbene la prova sui livelli del rumore sia regolamentata a livello dell'UE ed esista un'ampia banca dati di omologazione con livelli di emissioni sonore prescritti, alcune autorità competenti calcolano in modo adeguato i livelli sonori da verificare durante le revisioni dei veicoli sulla base dei parametri del motore;
- ha deplorato il fatto che la silenziosità dei veicoli elettrici metta in pericolo la vita delle persone.

Andres Perello Rodriguez (S&D, ES):

- ritiene che l'allegato III, quale figura nella relazione, sia una buona proposta;
- ha dichiarato che, secondo la valutazione d'impatto fornita dalla Commissione, la proposta non causerebbe la perdita di posti di lavoro, dal momento che si sta parlando di inquinamento acustico e non di emissioni di gas.

Kathleen Van Brempt (S&D, BE) sostiene la relazione proposta dalla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare.

Bogusław Liberadzki (S&D, PL):

- ha rilevato con compiacimento che la Commissione ha inserito disposizioni relative alle ferrovie e al trasporto merci;
- ritiene che l'allegato III, quale figura nella proposta della Commissione, sia migliore in quanto renderebbe l'industria più competitiva.

Intervenendo nell'ambito della procedura "catch the eye", hanno preso la parola i seguenti deputati.

Elena Băsescu (PPE, RO) ritiene che occorra tenere conto della questione del manto stradale.

Jaroslav Paška (EFD, SK) ha insistito sul pericolo che rappresentano i veicoli elettrici per alcune persone, sulla necessità di sviluppare sistemi di allarme acustico e ha pertanto invitato ad adottare l'emendamento 66.

Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione:

- ha sottolineato che l'intento della Commissione, e suo personale in quanto responsabile della politica industriale, è una reindustrializzazione moderna e competitiva dell'Unione europea, basata su una politica industriale imperniata sull'economia verde e un ruolo attivo nella lotta al cambiamento climatico, a vantaggio in ultima analisi dei cittadini dell'UE;
- ritiene che la seconda fase sarà più complicata ma che, per via della sua lunghezza, permetterà all'industria di adeguarsi;

- ha concluso affermando che la proposta della Commissione è equilibrata e che egli è pronto a trovare un compromesso durante i negoziati con il Consiglio e il Parlamento europeo.

Il relatore, Miroslav Ouzký (ECR, CZ), ha concluso la discussione spiegando che quest'ultima rispecchia l'esperienza da lui maturata durante i lavori della commissione e che non corrisponde al vero l'affermazione secondo cui i partiti conservatori minacciano l'industria con la proposta legislativa in questione.

Il presidente ha quindi dichiarato chiusa la discussione. Inoltre, i deputati Ivo Belet (PPE) e Joanna Katarzyna Skrzydlewska (PPE) hanno presentato una dichiarazione scritta a norma dell'articolo 149 del regolamento del Parlamento europeo.

III. VOTAZIONE

Nella votazione in seduta plenaria del 6 febbraio 2013, il Parlamento europeo ha adottato gli emendamenti da 1 a 37, da 39 a 50, da 52 a 60, 61¹ e 66.

Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo sono allegati alla presente nota.

¹ L'emendamento 61 è stato adottato a strettissima maggioranza: 307 voti a favore, 292 contrari e solo 25 astensioni.

Livello sonoro dei veicoli a motore *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 6 febbraio 2013 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al livello sonoro dei veicoli a motore (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0856),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0487/2011),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 25 aprile 2012¹,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori e della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0435/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 191 del 29.6.2012, pag. 76.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne all'interno del quale deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. Per questo, esiste un sistema generale di omologazione dell'UE per i veicoli a motore. È opportuno armonizzare le norme tecniche di omologazione degli autoveicoli e dei loro sistemi di scarico per quanto riguarda i livelli sonori ammissibili onde evitare l'adozione di norme diverse da uno Stato membro all'altro e garantire il buon funzionamento del mercato interno nonché, al tempo stesso, elevati livelli di protezione dell'ambiente e di sicurezza pubblica.

Emendamento

(1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne all'interno del quale deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. Per questo, esiste un sistema generale di omologazione UE per i veicoli a motore, ***dal momento che i veicoli stradali sono la principale fonte di rumore nel settore dei trasporti.*** È opportuno armonizzare le norme tecniche di omologazione degli autoveicoli e dei loro sistemi di scarico per quanto riguarda i livelli sonori ammissibili onde evitare l'adozione di norme diverse da uno Stato membro all'altro e garantire il buon funzionamento del mercato interno nonché, al tempo stesso, elevati livelli di protezione dell'ambiente e di sicurezza pubblica ***e un miglioramento della qualità di vita e della salute. È altresì opportuno che la Commissione realizzi una valutazione d'impatto relativa al regime di etichettatura vigente in materia di livelli di inquinamento atmosferico e acustico. Tale valutazione d'impatto dovrà prendere in considerazione i diversi tipi di veicoli cui si applica il presente regolamento (inclusi quelli elettrici) nonché le potenziali conseguenze dell'etichettatura in questione sul settore automobilistico. Detta etichettatura potrebbe essere considerata un valido strumento di sensibilizzazione dei consumatori e di tutela dei diritti di questi ultimi in relazione alla trasparenza prima dell'acquisto del veicolo.***

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) Esistono già requisiti per l'omologazione UE che la legislazione dell'Unione applica per le emissioni di CO₂ fra cui il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo¹, il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri², il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI)³ e il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi⁴ nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e pesanti. I requisiti tecnici applicati dalla legislazione dell'Unione che disciplina le emissioni di CO₂ e i valori limite di emissione degli inquinanti devono essere coerenti con quelli della legislazione che disciplina la riduzione delle emissioni sonore. È pertanto opportuno che i requisiti per l'omologazione UE siano definiti in modo da assicurare il raggiungimento di questo duplice obiettivo.

¹ *GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.*

² *GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.*

³ *GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.*

⁴ *GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.*

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 ter) Il rumore del traffico è fonte di molteplici danni alla salute. Se protratto nel tempo lo stress legato al rumore può portare a un esaurimento delle riserve dell'organismo interferendo con la capacità di regolazione degli organi e quindi limitandone la funzionalità. Il rumore del traffico rappresenta un potenziale fattore di rischio in relazione allo sviluppo di patologie quali l'ipertensione e l'infarto. È opportuno analizzarne più approfonditamente gli effetti in un'ottica analoga a quella della direttiva 2002/49/CE.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

Emendamento

(6) Il presente regolamento mira pertanto a introdurre un metodo diverso da quello obbligatorio descritto nella direttiva 70/157/CEE. Tale metodo dovrà fondarsi su quello pubblicato nel 2007 dal gruppo di lavoro sul rumore (GRB) dell'UNECE, comprendente una versione 2007 della norma ISO 362. Gli esiti dei controlli effettuati sul vecchio e sul nuovo metodo di prova sono stati presentati alla Commissione.

(6) Il presente regolamento mira pertanto a introdurre un metodo diverso da quello obbligatorio descritto nella direttiva 70/157/CEE. Tale metodo dovrà fondarsi su quello pubblicato nel 2007 dal gruppo di lavoro sul rumore (GRB) dell'UNECE, comprendente una versione 2007 della norma ISO 362. Gli esiti dei controlli effettuati sul vecchio e sul nuovo metodo di prova sono stati presentati alla Commissione. *Inoltre, al fine di colmare le lacune che caratterizzavano il precedente metodo di prova, è opportuno che la Commissione, entro 24 mesi*

dall'entrata in vigore del presente regolamento, presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una valutazione d'impatto incentrata sull'effettivo contributo dei dispositivi per il rotolamento di pneumatici ai fini della riduzione del livello sonoro dei veicoli, con particolare riferimento all'impatto del manto stradale, e sulle esigenze di ricerca nel settore specifico, in vista dell'adozione di un nuovo metodo di prova europeo che tenga altresì conto del comportamento della superficie stradale.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Il presente regolamento deve inoltre ridurre ulteriormente i limiti di rumorosità. Esso dovrà tener conto del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, che ha introdotto nuovi e più rigidi requisiti relativi all'emissione sonora dei pneumatici per veicoli a motore. **Occorre anche tener conto di numerosi** studi che mettono in luce i disturbi e gli effetti dannosi, dovuti al rumore del traffico stradale nonché i relativi costi e i benefici della sua riduzione.

Emendamento

(8) Il presente regolamento deve inoltre ridurre ulteriormente i limiti di rumorosità. Esso dovrà tener conto del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, che ha introdotto nuovi e più rigidi requisiti relativi all'emissione sonora dei pneumatici per veicoli a motore **e che ha sottolineato la necessità di un approccio coerente e globale per affrontare il problema del rumore stradale, prendendo altresì in considerazione l'importante ruolo svolto dal manto stradale in tale contesto. Tale approccio orizzontale ridurrà più efficacemente il livello globale di rumore del traffico stradale, rispetto agli approcci settoriali e verticali. La riduzione delle emissioni sonore legate al traffico dovrebbe inoltre essere considerata come un obiettivo di salute pubblica, visti gli studi che mettono in luce i disturbi e gli effetti dannosi del rumore del traffico stradale nonché i relativi costi e i benefici della sua riduzione. Il presente regolamento dovrebbe inoltre tenere in considerazione il regolamento (CE) n.**

1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali¹. La Commissione dovrebbe garantire che i pneumatici siano etichettati in relazione alle loro prestazioni acustiche. È inoltre necessario tenere conto della comparabilità dei modi di trasporto dal punto di vista del rumore ambientale.

¹ *GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46.*

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) È auspicabile la pubblicazione, da parte della Commissione, di linee guida in materia di "strade silenziose", destinate alle autorità stradali, volte a fornire loro un valido strumento per conformarsi ai requisiti necessari per un'infrastruttura stradale più sostenibile.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 ter) Il Sesto programma d'azione per l'ambiente ha istituito un quadro di riferimento per la politica ambientale condotta nell'Unione durante il periodo 2002-2012. Il programma invitava ad adottare iniziative nel settore dell'inquinamento acustico, al fine di ridurre in maniera significativa il numero di persone sistematicamente colpite dagli effetti di livelli di rumorosità medi a lungo termine, in particolare riconducibili al traffico.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 8 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 quater) Le misure tecniche volte a ridurre le emissioni sonore dei veicoli devono soddisfare una serie di requisiti concorrenti quali quello di ridurre le emissioni sonore e di sostanze inquinanti mantenendo al contempo i veicoli in questione il più possibile economici ed efficienti. Nel tentativo di rispondere contemporaneamente a tutti questi requisiti e mantenerli in equilibrio, l'industria automobilistica troppo spesso è giunta al limite di quanto è attualmente fisicamente realizzabile. I progettisti nel settore automobilistico sono sempre riusciti a spostare in avanti questo limite grazie all'impiego di materiali e metodi moderni e innovativi. La legislazione deve stabilire un quadro chiaro per l'innovazione, con una tempistica realistica. Il presente regolamento predispone tale quadro e fornisce pertanto una spinta immediata all'innovazione che rispetti le esigenze della società, senza limitare comunque la libertà economica, vitale per l'industria.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 8 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 quinquies) L'inquinamento acustico costituisce soprattutto un problema locale che necessita però di una soluzione a livello di Unione. Dopo tutto, il primo passo di qualsiasi politica sostenibile in materia di emissioni sonore deve essere quello di predisporre misure che riducano il rumore alla fonte. La fonte del rumore costituita dai veicoli, obiettivo del presente regolamento, è per definizione una fonte mobile, per cui le misure di natura

meramente nazionale non sarebbero sufficienti.

Emendamento 10

Proposta di regolamento
Considerando 8 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 sexies) Passi importanti possono essere fatti per sviluppare e migliorare le infrastrutture, in modo da massimizzare la riduzione del rumore dei veicoli, ad esempio grazie a all'uso su vasta scala di barriere antirumore.

Emendamento 11

Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) La fornitura di informazioni sulle emissioni sonore ai consumatori, ai gestori di flotte e alle autorità pubbliche può influenzare le decisioni di acquisto e accelerare il passaggio ad una flotta di veicoli più silenziosi. Al fine di dare ai consumatori le informazioni necessarie, il costruttore dovrebbe fornire, presso il punto di vendita e sul materiale tecnico promozionale, informazioni sui livelli sonori dei veicoli in conformità con metodi di prova armonizzati. I consumatori dovrebbero essere informati in merito alle emissioni sonore di un veicolo tramite un'etichetta, analoga a quelle utilizzate per le informazioni sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante e sulla rumorosità dei pneumatici.

Emendamento 12

Proposta di regolamento
Considerando 9 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 ter) Al fine di ridurre il rumore legato al traffico stradale le autorità pubbliche possono introdurre misure e incentivi volti a incrementare rapidamente gli acquisti e l'utilizzo di veicoli più silenziosi.

Emendamento 13

**Proposta di regolamento
Considerando 9 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quater) Il livello sonoro dei veicoli dipende in parte dall'ambiente in cui essi circolano, in particolare dalla qualità delle infrastrutture stradali e dall'intervento di sistemi intelligenti di gestione del traffico. Occorre quindi prendere in considerazione un approccio integrato, soprattutto nelle zone urbane più rumorose e laddove si rendano necessarie misure rapide.

Emendamento 14

**Proposta di regolamento
Considerando 9 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(9 quinquies) Ad una velocità media degli autoveicoli inferiore a 45 km/h i rumori più forti sono quelli prodotti dal motore e dal sistema di scarico, a velocità superiori prevalgono invece i rumori degli pneumatici e del vento. Questi ultimi sono prodotti indipendentemente dal tipo e dalla potenza del motore. Lo sviluppo dei veicoli a partire dagli anni 70 ha consentito di costruire motori sensibilmente più silenziosi, ma in media più potenti e pesanti. Motori più pesanti e caratteristiche più sofisticate di sicurezza hanno portato ad un aumento del peso globale del veicolo con conseguente necessità di ampliamento della superficie di contatto dei pneumatici al fine di

*incrementare la stabilità del veicolo.
Qualsiasi ampliamento di tale superficie
comporta un aumento del rumore dei
pneumatici.*

Emendamento 15

Proposta di regolamento
Considerando 9 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 sexies) Quello del rumore è un problema dai molteplici aspetti, che ha fonti e fattori di varia natura che incidono non solo sulle emissioni sonore percepite dalle persone ma anche sul loro impatto su queste ultime. La legislazione volta a ridurre il rumore legato al traffico deve tenere conto di tali aspetti, prendendo in considerazione la rumorosità del motore, del veicolo e di pneumatici, il manto stradale, il comportamento di guida e la gestione del traffico, elementi che devono essere affrontati in testi legislativi quali il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali¹ e la direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale².

¹ GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46.

² GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

Emendamento 16

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 bis) È opportuno che la Commissione esamini il potenziale dei sistemi di sicurezza attiva utilizzati sui veicoli più

silenziosi, ad esempio quelli elettrici e ibridi, in termini di maggiore utilità degli stessi ai fini del miglioramento della sicurezza degli utenti vulnerabili della strada nelle aree urbane, ad esempio i pedoni ciechi, ipovedenti e ipoudenti oppure i ciclisti e i bambini.

Emendamento 17

Proposta di regolamento Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 ter) Il livello sonoro dei veicoli ha un impatto diretto sulla qualità della vita dei cittadini dell'Unione, in particolare nelle aree urbane in cui i trasporti pubblici elettrici e/o sotterranei, l'utilizzo della bicicletta o l'andare a piedi sono poco sviluppati o inesistenti. Dovrebbe altresì essere preso in considerazione l'obiettivo di raddoppiare il numero degli utenti dei trasporti pubblici, fissato dal Parlamento europeo nella risoluzione del 15 dicembre 2011 sulla tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti¹. È opportuno che la Commissione e gli Stati membri, nel rispetto del principio di sussidiarietà, promuovano i trasporti pubblici, l'andare a piedi o l'uso della bicicletta, al fine di ridurre l'inquinamento acustico nelle aree urbane.

¹ *Testi approvati, P7_TA(2011)0584.*

Emendamento 18

Proposta di regolamento Considerando 10 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 quater) È opportuno che le informazioni concernenti il rumore, compresi i dati relativi alle prove, siano rese disponibili e chiaramente visibili nei punti vendita di veicoli e nel relativo

materiale promozionale.

Emendamento 19

Proposta di regolamento

Considerando 10 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10 quinquies) Il livello sonoro di un veicolo dipende in parte dalle modalità di utilizzo e di manutenzione dello stesso dopo l'acquisto. A questo proposito, è necessario sensibilizzare l'opinione pubblica dell'Unione riguardo all'importanza di adottare uno stile di guida calmo e di rispettare i limiti di velocità in vigore in ciascuno Stato membro.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Considerando 12

Testo della Commissione

Emendamento

(12) Per consentire alla Commissione di ***sostituire*** le prescrizioni tecniche del presente regolamento, ***facendo direttamente riferimento ai regolamenti UNECE nn. 51 e 59 non appena fissati in tali regolamenti i valori limite relativi al nuovo metodo di prova, o di aggiornare tali prescrizioni*** al progresso tecnico e scientifico, ***occorre delegare*** alla Commissione ***per quanto riguarda la modifica delle disposizioni dell'allegato del presente regolamento sui metodi di prova e sui livelli di rumorosità*** il potere di adottare atti ***normativi ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È particolarmente importante che, nella fase preparatoria, la Commissione organizzi un'ampia consultazione con le sedi opportune. Nel contesto della preparazione e della stesura di atti delegati, occorre che la Commissione garantisca contemporaneamente una trasmissione corretta e tempestiva dei documenti***

(12) Per consentire alla Commissione di ***adattare*** le prescrizioni tecniche del presente regolamento al progresso tecnico e scientifico, ***dovrebbe essere delegato*** alla Commissione il potere di adottare atti ***conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per modificare gli allegati del presente regolamento relativi alle procedure di omologazione UE riguardo al livello sonoro dei vari tipi di veicoli e dei dispositivi di scarico, metodi e strumenti per misurare il livello sonoro prodotto dai veicoli a motore, dispositivi silenziatori, rumore provocato dall'aria compressa, controlli sulla conformità della produzione dei veicoli, caratteristiche del sito in cui si effettua la prova, metodi di misurazione per valutare la conformità alle disposizioni aggiuntive sulle emissioni sonore, misure che garantiscano l'udibilità dei veicoli ibridi ed elettrici. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori, la***

pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Commissione *svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti.* Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Il potenziale di riduzione del rumore di un approccio che affronta il problema del rumore alla fonte, è comparativamente inferiore a quello che modifica la composizione del manto stradale con il quale entrano in contatto gli pneumatici. Quest'ultima forma di riduzione delle emissioni sarebbe dal punto di vista tecnico decisamente più semplice. Sono già disponibili diversi tipi di asfalto, come l'asfalto silenzioso, gli asfalti con proprietà fonoassorbenti o l'asfalto ottimizzato i quali, integrati in un approccio olistico che combini una serie di semplici misure di costruzione, consentono di ottenere sin d'ora a livello locale una riduzione di circa 10dB. Il presente regolamento non contempla questo efficace approccio rivolto a fonti di rumore di natura meramente locale poiché la relativa applicazione andrebbe ad incidere pesantemente sui bilanci pubblici, soprattutto degli enti locali. Ciò sarebbe difficile da giustificare in tempi di crisi finanziaria ed andrebbe d'altro canto ad incidere sulla politica regionale e strutturale.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Articolo 3 – punto 2

Testo della Commissione

(2) "tipo di veicolo" indica un insieme di veicoli rispondenti alle definizioni di cui all'allegato II, parte B, della direttiva 2007/46/CE;

Emendamento

(2) "tipo di veicolo" indica:

a) per i veicoli sottoposti a prova a norma dell'allegato II, punto 4.1.2.1, un insieme di veicoli rispondenti alle definizioni di cui all'allegato II, parte B, della direttiva 2007/46/CE;

b) per i veicoli sottoposti a prova a norma dell'allegato II, punto 4.1.2.2, un insieme di veicoli che non presentano tra loro differenze sostanziali per quanto riguarda i seguenti aspetti:

– i) forma o materiale della carrozzeria (con particolare riferimento al vano motore e alla relativa insonorizzazione);

– ii) tipo di motore (ad esempio ad accensione comandata o spontanea, a due o quattro tempi, a pistone alternativo o rotante), numero e volume dei cilindri, tipo di sistema di iniezione, disposizione delle valvole, regime di rotazione nominale (S) o tipo di motore elettrico;

– iii) i veicoli aventi lo stesso tipo di motore e/o diversi rapporti globali di trasmissione possono essere considerati come appartenenti allo stesso tipo.

Tuttavia, se le differenze di cui sopra danno luogo a un metodo di prova diverso, esse sono equiparate a una modifica del tipo;

Emendamento 23

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – punto 21 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) "punto di vendita" indica il luogo in cui i veicoli sono depositati e offerti in vendita ai consumatori;

Emendamento 24

Proposta di regolamento
Articolo 3 – punto 21 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 ter) "materiale tecnico promozionale" indica i manuali tecnici, gli opuscoli, i volantini e i cataloghi (in forma cartacea, elettronica o online) nonché i siti internet, aventi lo scopo di promuovere i veicoli presso il grande pubblico.

Emendamento 25

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Nell'effettuare i controlli tecnici sui veicoli gli Stati membri misurano il livello sonoro sulla base dei dati dell'omologazione UE per i singoli tipi di veicolo.

Emendamento 26

Proposta di regolamento
Articolo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 4 bis

Sorveglianza

In conformità del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti¹, gli Stati membri provvedono a un'efficace sorveglianza dei rispettivi mercati. Essi effettuano controlli appropriati delle caratteristiche dei prodotti su scala adeguata in conformità dei principi stabiliti all'articolo 19, paragrafo 1, di tale regolamento.

¹ *GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.*

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. I fabbricanti garantiscono che il dispositivo di limitazione della rumorosità sia progettato, costruito e montato in modo tale da resistere ai fenomeni di corrosione a cui è esposto, tenendo conto delle condizioni di impiego del veicolo.

Emendamento

2. I fabbricanti garantiscono che il dispositivo di limitazione della rumorosità sia progettato, costruito e montato in modo tale da resistere ai fenomeni di corrosione a cui è esposto, tenendo conto delle condizioni di impiego del veicolo **e delle differenze climatiche regionali.**

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 6

Testo della Commissione

Il livello sonoro misurato in conformità alle disposizioni dell'allegato II non devono superare i limiti di cui all'allegato III.

Emendamento

Le condizioni di prova di cui all'allegato II tengono conto delle tipiche condizioni di guida su strada e dei requisiti di prova di altre componenti essenziali del veicolo, che sono già disciplinate dal regolamento (CE) 661/2009. Il livello sonoro misurato in conformità alle disposizioni dell'allegato II **e arrotondato alla cifra intera più vicina** non devono superare i limiti di cui all'allegato III.

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 7

Testo della Commissione

Entro 3 anni dalla data di cui all'allegato III, colonna 3, fase 1, del presente regolamento, la Commissione deve effettuare uno studio dettagliato per verificare se i limiti di rumorosità si sono dimostrati adeguati. In base alle conclusioni dello studio, la Commissione può eventualmente proporre di modificare il presente regolamento.

Emendamento

Dopo la data di cui all'allegato III, terza colonna, fase 1, del presente regolamento, la Commissione procede al riesame dei limiti di rumorosità di cui all'allegato III. Il riesame comprende una valutazione di impatto che comprende una valutazione globale dell'incidenza sull'industria automobilistica e in particolare delle industrie dipendenti, tenendo in conto gli effetti di altre regolamentazioni – come quelle in materia di riduzione delle

emissioni di CO₂ e sicurezza – sul livello sonoro dei veicoli a motore. Sulla base di detto riesame e della relativa valutazione di impatto, la Commissione, se del caso, presenta una proposta di modifica del presente regolamento in modo il più possibile neutro dal punto di vista della concorrenza. I valori limite di cui all'allegato III, quarta colonna, fase 2, entrano in vigore sei anni dopo la conferma della valutazione di impatto e il completamento della procedura di riesame della Commissione.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Le proposte di modifica del presente regolamento elaborate ai sensi del primo comma tengono conto delle nuove norme stabilite dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione, in particolare della norma ISO 10844:2011.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1 – commi 1 bis e 1 ter (nuovi)

Testo della Commissione

Emendamento

I veicoli sono automaticamente conformi ai requisiti di cui all'allegato X se il costruttore fornisce all'autorità di omologazione una documentazione tecnica attestante che la differenza tra il regime di rotazione minimo e quello massimo dei veicoli motore in corrispondenza di BB'17, per qualsiasi condizione di prova in seno alla gamma di controllo ASEP di cui al punto 3.3 dell'allegato VIII, rispetto alle condizioni di cui all'allegato II, non è superiore a 0,15 x S.

I veicoli della categoria N1 sono esenti dal controllo ASEP se è rispettata una delle

condizioni seguenti:

a) cilindrata ≤ 660 ccm e rapporto potenza massa calcolato utilizzando la massa massima del veicolo autorizzata ≤ 35 ;

b) carico utile ≤ 850 kg e rapporto potenza massa calcolato utilizzando la massa massima del veicolo autorizzata ≤ 40 .

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

I veicoli della categoria N1 sono esentati dalle ASEP se è soddisfatta una delle condizioni seguenti:

a) la cilindrata non è superiore a 660 cm³ e il rapporto potenza/massa PMR calcolato utilizzando la massa massima autorizzata del veicolo non è superiore a 35;

b) il carico utile è pari almeno a 850 kg e il rapporto potenza/massa PMR calcolato utilizzando la massa massima autorizzata del veicolo non è superiore a 40.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. L'emissione sonora del veicolo nelle tipiche condizioni di guida su strada, che sono diverse da quelle in cui è avvenuta la prova di omologazione di cui all'allegato II, non deve discostarsi dal risultato della prova *in misura irragionevole*.

2. L'emissione sonora del veicolo nelle tipiche condizioni di guida su strada, che sono diverse da quelle in cui è avvenuta la prova di omologazione di cui all'allegato II, non deve discostarsi dal risultato della prova.

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il fabbricante del veicolo non deve intenzionalmente adattare, modificare o introdurre dispositivi o procedure meccanici, elettrici, termici o d'altro tipo al solo scopo di soddisfare i requisiti relativi alle emissioni sonore del presente regolamento che non siano operativi in condizioni tipiche di funzionamento su strada, conformi alle condizioni ASEP.

Emendamento

3. Il fabbricante del veicolo non deve intenzionalmente adattare, modificare o introdurre dispositivi o procedure meccanici, elettrici, termici o d'altro tipo al solo scopo di soddisfare i requisiti relativi alle emissioni sonore del presente regolamento che non siano operativi in condizioni tipiche di funzionamento su strada, conformi alle condizioni ASEP.
Tali misure sono in genere denominate "cycle beating".

Emendamento 35

**Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

5. Nella domanda di omologazione, il fabbricante fornisce una dichiarazione redatta in conformità al modello di cui all'allegato VIII, appendice 1, attestante che il tipo di veicolo da omologare soddisfa i requisiti dell'articolo 8, paragrafi 1) e 2).

Emendamento

5. Nella domanda di omologazione, il fabbricante fornisce una dichiarazione redatta in conformità al modello di cui all'allegato VIII, appendice 1, ***corredata se del caso dall'esito di prove pertinenti e*** attestante che il tipo di veicolo da omologare soddisfa i requisiti dell'articolo 8.

Emendamento 36

**Proposta di regolamento
Articolo 8 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 8 bis

Informazioni per i consumatori

I costruttori e i distributori di veicoli garantiscono che il livello sonoro in decibel (dB(A)) in conformità con metodi di prova armonizzati di omologazione per ogni veicolo sia visualizzato in posizione evidente presso il punto vendita e all'interno del materiale tecnico promozionale.

Previa una valutazione di impatto globale,

la Commissione, entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento e conformemente alla procedura legislativa ordinaria, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta relativa all'informazione dei consumatori. La proposta può essere inserita nella direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove¹.

¹ *GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.*

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 8 ter

Classificazione delle superfici stradali e loro qualità

In sede di riesame della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale¹, la Commissione valuta la possibilità di introdurre un sistema di classificazione che permetta di segnalare su ogni strada dell'Unione europea le emissioni sonore tipiche prodotte dal rotolamento sul manto stradale e, se del caso, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta in base alla procedura legislativa ordinaria.

La Commissione valuta la possibilità di introdurre una disposizione che stabilisca per gli Stati membri l'obbligo di fornire informazioni sulla qualità del manto stradale nelle mappe acustiche strategiche di cui alla direttiva 2002/49/CE.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 9

Testo della Commissione

Se un fabbricante decide di installare un AVAS sui veicoli, devono essere soddisfatti i requisiti di cui all'allegato X.

Emendamento

I fabbricanti provvedono a installare l'AVAS sui veicoli. Il suono che l'AVAS deve generare sarà continuo in modo da fornire a pedoni e ad altri utenti vulnerabili della strada informazioni su un veicolo in movimento. Il suono deve far capire facilmente il comportamento del veicolo e potrà essere simile al suono di un veicolo appartenente alla stessa categoria, dotato di motore a combustione interna che funziona alle stesse condizioni, e devono essere soddisfatti i requisiti di cui all'allegato IX.

Entro un anno dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione valuta l'esigenza di riesaminarlo tenendo in conto, tra l'altro, la possibilità che sistemi di sicurezza attiva siano più utili all'obiettivo di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada nelle aree urbane, accanto o rispetto ai sistemi di allerta acustica del veicolo e, se del caso e applicando la procedura legislativa ordinaria, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta che disciplina il massimo livello sonoro dell'AVAS installato sui veicoli.

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La Commissione deve poter adottare atti delegati per modificare gli allegati *da I a XI*.

Emendamento

1. *Al fine di adeguare i requisiti tecnici contemplati dal presente regolamento agli sviluppi scientifici e tecnici, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo*

11 per modificare gli allegati I, II e da IVa XII.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 10 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Se i valori limite relativi al metodo di prova sono elencati nel regolamento UNECE n. 51, la Commissione può sostituire i requisiti tecnici di cui all'allegato III con un riferimento diretto ai requisiti corrispondenti dei regolamenti UNECE nn. 51 e 59.

Emendamento

2. Se i valori limite relativi al metodo di prova sono elencati nel regolamento UNECE n. 51, la Commissione può **valutare la possibilità di** sostituire i requisiti tecnici di cui all'allegato III con un riferimento diretto ai requisiti corrispondenti dei regolamenti UNECE nn. 51 e 59, ***purché non ne risulti un indebolimento dei requisiti dell'Unione in materia ambientale e sanitaria e si tengano in debito conto i pareri espressi dal Parlamento europeo e dal Consiglio, nonché, se del caso, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta per modificare l'allegato III in base alla procedura legislativa ordinaria.***

Emendamento 41

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. ***I poteri per l'adozione*** di atti delegati ***sono conferiti*** alla Commissione ***fatte salve le*** condizioni stabilite ***al*** presente articolo.

Emendamento

1. ***Il potere di adottare*** atti delegati ***è conferito*** alla Commissione ***alle*** condizioni stabilite ***nel*** presente articolo.

Emendamento 42

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di ***tempo indeterminato*** a decorrere dalla data di

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 1 è conferito alla Commissione per un periodo di ***cinque anni*** a decorrere dalla data di ***entrata in vigore*** del presente regolamento. ***La***

adozione del presente regolamento.

Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Emendamento 43

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega *dei poteri specificati nella* decisione *stessa*. *Essa prende effetto il giorno successivo a quello in cui la* decisione *viene pubblicata sulla* Gazzetta ufficiale o a una data successiva *in essa precisata*. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento

3. La delega di potere di cui all'articolo 10, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega *di potere ivi specificata*. *Gli effetti della* decisione *decorrono dal* giorno successivo *alla pubblicazione della* decisione *nella* Gazzetta ufficiale *dell'Unione europea* o *da* una data successiva *ivi specificata*. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio *sollevano* obiezioni *nei 2 mesi* successivi alla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio informano la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Il periodo è prorogato di *1 mese* su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio *hanno sollevato* obiezioni *entro il termine di due mesi* successivi alla data in cui è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, il Parlamento europeo e il Consiglio informano la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. *Tale termine* è prorogato di *due mesi* su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 12

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 12

soppresso

Obiezioni agli atti delegati

- 1. Il Parlamento europeo e il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato entro un termine di 2 mesi a decorrere dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio tale termine è prorogato di 1 mese.**
- 2. Se allo scadere del termine di cui al paragrafo 1 né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato o se, prima di tale data, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione europea della propria decisione di non sollevare obiezioni, l'atto delegato entra in vigore alla data in esso indicata.**
- 3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio solleva obiezioni, l'atto delegato non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne indica i motivi.**

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 13

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 13

soppresso

Procedura d'urgenza

- 1. Gli atti delegati adottati ai sensi dell'articolo 10, paragrafo (1), entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni in conformità al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso**

alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 11, paragrafo 5. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni.

Emendamento 47

**Proposta di regolamento
Allegato I – punto 5.2.2. bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

5.2.2. bis. I valori limite fissati nella tabella dell'allegato III si applicano con un ragionevole margine di tolleranza durante la misurazione.

Emendamento 48

**Proposta di regolamento
Allegato II – punto 3.2.1 – prima frase**

Testo della Commissione

Emendamento

3.2.1. Il veicolo da provare **va scelto in modo tale che tutti i** veicoli commercializzati dello stesso tipo soddisfino i requisiti del presente regolamento.

3.2.1. Il veicolo da provare è **rappresentativo dei** veicoli da commercializzare, come specificato dal costruttore.

Emendamento 49

**Proposta di regolamento
Allegato II – punto 3.2.2**

<i>Testo della Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
3.2.2. Emissioni sonore da rotolamento dei pneumatici di cui al regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore. I pneumatici da usare per la prova devono essere rappresentativi del veicolo, essere scelti dal fabbricante del veicolo ed essere registrati all'allegato I,	3.2.2. Emissioni sonore da rotolamento dei pneumatici di cui al regolamento (CE) n. 661/2009 sulla sicurezza generale dei veicoli a motore. I pneumatici da usare per la prova devono essere rappresentativi del veicolo, essere scelti dal fabbricante del veicolo ed essere registrati all'allegato I,

<p>appendice 3, del presente regolamento. Essi devono inoltre corrispondere a una delle dimensioni indicate per il veicolo come accessori originali. Il pneumatico è o sarà disponibile sul mercato contemporaneamente al veicolo. I pneumatici devono essere gonfiati alla pressione raccomandata dal fabbricante del veicolo per la massa di prova del veicolo. La profondità del battistrada dei pneumatici dev'essere almeno quella prevista per legge.</p>	<p>appendice 3, del presente regolamento. Essi devono inoltre corrispondere a una delle dimensioni indicate per il veicolo come accessori originali. Il pneumatico è o sarà disponibile sul mercato contemporaneamente al veicolo. I pneumatici devono essere gonfiati alla pressione raccomandata dal fabbricante del veicolo per la massa di prova del veicolo. La profondità del battistrada dei pneumatici dev'essere quella prevista per legge.</p>
<p>Dato il significativo contributo dei pneumatici all'emissione sonora complessiva, si terrà conto per le emissioni sonore pneumatico/strada delle vigenti disposizioni regolamentari. A richiesta del fabbricante, ai sensi del regolamento UNECE n. 117 (GU L 231, del 29.8.2008, pag. 19), pneumatici da trazione, da neve e altri pneumatici speciali saranno esclusi dalle misurazioni effettuate a fini di omologazione del tipo e di conformità della produzione..</p>	<p>Dato il significativo contributo dei pneumatici all'emissione sonora complessiva, si terrà conto per le emissioni sonore pneumatico/strada delle vigenti disposizioni regolamentari. A richiesta del fabbricante, in base alle modifiche più recenti del regolamento UNECE n. 117, pneumatici da trazione, da neve e altri pneumatici speciali saranno esclusi dalle misurazioni effettuate a fini di omologazione del tipo e di conformità della produzione.</p>

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Allegato II – punto 4.1.2.1.4.1 – lettere a, b e c

Testo della Commissione

(a) se uno specifico rapporto di trasmissione dà un'accelerazione in una fascia di tolleranza pari a $\pm 5\%$ rispetto all'accelerazione di riferimento $a_{wot\ ref}$, non superiore a **3,0m/s²**, la prova va eseguita con tale rapporto di trasmissione.

(b) se nessun rapporto di trasmissione dà l'accelerazione richiesta, scegliere un rapporto di trasmissione i con un'accelerazione superiore e un altro $i + 1$, con un'accelerazione inferiore rispetto all'accelerazione di riferimento. Se il valore di accelerazione nel rapporto di trasmissione i non supera **3,0m/s²**, per la prova si usano entrambi i rapporti di trasmissione. Il rapporto ponderato rispetto all'accelerazione di riferimento $a_{wot\ ref}$ si calcola come segue:

$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$$

Emendamento

a) se uno specifico rapporto di trasmissione dà un'accelerazione in una fascia di tolleranza pari a $\pm 5\%$ rispetto all'accelerazione di riferimento $a_{wot\ ref}$, non superiore a **2,0 m/s²**, la prova va eseguita con tale rapporto di trasmissione.

b) se nessun rapporto di trasmissione dà l'accelerazione richiesta, scegliere un rapporto di trasmissione i con un'accelerazione superiore e un altro $i + 1$, con un'accelerazione inferiore rispetto all'accelerazione di riferimento. Se il valore di accelerazione nel rapporto di trasmissione i non supera **2,0m/s²**, per la prova si usano entrambi i rapporti di trasmissione. Il rapporto ponderato rispetto all'accelerazione di riferimento $a_{wot\ ref}$ si calcola come segue:

$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$$

(c) se il valore di accelerazione del rapporto di trasmissione i supera $3,0 m/s^2$, usare il primo rapporto di trasmissione che produce un'accelerazione inferiore a $3,0m/s^2$, a meno che il rapporto di trasmissione $i + 1$ non dia un'accelerazione inferiore a a_{urban} . In tal caso, devono essere usati 2 rapporti di trasmissione, i e $i + 1$, comprendenti il rapporto di trasmissione i con un'accelerazione superiore a $3,0m/s^2$. Negli altri casi, non deve essere usato alcun altro rapporto di trasmissione. L'accelerazione $a_{wot\ test}$ ottenuta durante la prova sarà usata per il calcolo del fattore di potenza parziale k_p al posto di $a_{wot\ ref}$.

c) se il valore di accelerazione del rapporto di trasmissione i supera $2,0 m/s^2$, usare il primo rapporto di trasmissione che produce un'accelerazione inferiore a $2,0m/s^2$, a meno che il rapporto di trasmissione $i + 1$ non dia un'accelerazione inferiore a a_{urban} . In tal caso, devono essere usati 2 rapporti di trasmissione, i e $i + 1$, comprendenti il rapporto di trasmissione i con un'accelerazione superiore a $2,0m/s^2$. Negli altri casi, non deve essere usato alcun altro rapporto di trasmissione. Negli altri casi, non deve essere usato alcun altro rapporto di trasmissione. L'accelerazione $a_{wot\ test}$ ottenuta durante la prova sarà usata per il calcolo del fattore di potenza parziale k_p al posto di $a_{wot\ ref}$.

Emendamento 61

Proposta di regolamento Allegato III

Testo della Commissione

Allegato III

Valori limite

Il livello sonoro misurato in conformità alle disposizioni dell'allegato II non deve superare i seguenti limiti:

Categoria del veicolo	Descrizione della categoria del veicolo	Valori limite espressi in dB(A) [decibel (A)]					
		Valori limite per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli		Valori limite per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli		Valori limite per l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione di veicoli nuovi,	
		Fase 1 valida dal [2 anni dopo la pubblicazione]		Fase 2 valida dal [5 anni dopo la pubblicazione]		Fase 3 valida dal [7 anni dopo la pubblicazione]	
		Generale	Fuoristrada*	Generale	Fuoristrada*	Generale	Fuoristrada*
M	Veicoli usati per il trasporto di passeggeri						
M_1	$n. di sedili \leq 9$	70	71**	68	69**	68	69**
M_1	$n. di sedili \leq 9$; rapporto potenza/massa $>150 kW/t$	71	71	69	69	69	69
M_2	$n. di sedili >9$; massa $\leq 2t$	72	72	70	70	70	70
M_2	$n. di sedili >9$; $2t < massa \leq 3,5t$	73	74	71	72	71	72
M_2	$n. di sedili >9$; $3,5t < massa \leq 5t$; potenza nominale del	74	75	72	73	72	73

	<i>motore < 150kW</i>						
<i>M₂</i>	<i>n. di sedili >9; 3,5t < massa ≤ 5t; potenza nominale del motore ≥ 150kW</i>	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	<i>n. di sedili >9; massa > 5t; potenza nominale del motore < 150kW</i>	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	<i>n. di sedili >9; massa > 5t; potenza nominale del motore ≥ 150kW</i>	77	79	75	77	75	77
N	Veicoli usati per il trasporto di passeggeri						
<i>N₁</i>	<i>massa ≤ 2t</i>	71	71	69	69	69	69
<i>N₁</i>	<i>2t < massa ≤ 3,5t</i>	72	73	70	71	70	71
<i>N₂</i>	<i>3,5t < massa ≤ 12t; potenza nominale del motore < 75kW</i>	74	75	72	73	72	73
<i>N₂</i>	<i>3,5t < massa ≤ 12t; 75 ≤ potenza nominale del motore < 150kW</i>	75	76	73	74	73	74
<i>N₂</i>	<i>3,5t < massa ≤ 12t; potenza nominale del motore ≥ 150kW</i>	77	79	75	77	75	77
<i>N₃</i>	<i>massa > 12t; 75 ≤ potenza nominale del motore < 150kW</i>	77	78	75	76	75	76
<i>N₃</i>	<i>massa > 12t; potenza nominale del motore ≥ 150kW</i>	80	82	78	80	78	80
*	I valori limite aumentati validi solo per veicoli conformi alla pertinente definizione di veicoli fuoristrada (v. direttiva 2007/46/CE, allegato II, sezione A, punto 4).						
**	Per veicoli appartenenti alla categoria M₁ i valori limite aumentati per veicoli fuoristrada sono validi solo se la massa massima autorizzata >2 tonnellate.						

Emendamento

Allegato III

Valori limite

Il livello sonoro misurato in conformità alle disposizioni dell'allegato II, **arrotondato alla cifra intera più bassa se la parte frazionaria è inferiore a 0,5 e arrotondato alla cifra intera più alta se la parte frazionaria è superiore o uguale a 0,5**, non deve superare i seguenti limiti:

Categoria del veicolo	Descrizione della categoria del veicolo	Valori limite per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli espressi in dB(A) [decibel (A)]*	Valori limite per l'omologazione di nuovi tipi di veicoli e per l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione di veicoli nuovi espressi in dB(A) [decibel (A)]*
-----------------------	---	---	--

		<i>Fase 1 valida dal [6 anni dopo la pubblicazione]</i>	<i>Fase 2 valida dal [8 anni dopo la pubblicazione]</i>
M	Veicoli usati per il trasporto di passeggeri		
M ₁	n. di sedili ≤ 9; ≤ 125 kW/t	68	68
	n. di sedili ≤ 9; 125kW/t < rapporto potenza/massa ≤ 150kW/t	70	70
	n. di sedili ≤ 9; rapporto potenza/massa > 150kW/t	73	73
M ₁	n. di sedili ≤ 4 compreso il conducente; rapporto potenza/massa > 200 kW/t; punto R del sedile conducente < 450 mm da terra	74	74
M ₂	n. di sedili > 9; massa ≤ 2,5 t	69	69
	n. di sedili > 9; 2,5t < massa < 3,5t.	72	72
	n. di sedili > 9; 3,5t < massa < 5t;	75	75
M ₃	n. di sedili > 9; massa > 5t; potenza nominale del motore ≤ 180kW	74	74
	n. di sedili > 9; massa > 5t; 180 kW < potenza nominale del motore ≤ 250kW	77	77
	n. di sedili > 9; massa > 5t; potenza nominale del motore > 250kW	78	78
N	Veicoli usati per il trasporto di merci		
N ₁	massa < 2,5 t	69	69
	2,5t < massa < 3,5t	71	71
N ₂	3,5t < massa < 12t; potenza nominale del motore < 150kW	75	75
	3,5t < massa ≤ 12t; potenza nominale del motore > 150kW	76	76

N ₃	massa > 12t; potenza nominale del motore ≤ 180kW	77	77
	massa > 12t; 180 < potenza nominale del motore ≤ 250kW	79	79
	massa > 12t; potenza nominale del motore > 250kW	81	81
*	I valori limite sono aumentati di 1dB per veicoli conformi alla pertinente definizione di veicoli fuoristrada (v. direttiva 2007/46/CE, allegato II, parte A, punto 4).		

Em
end
amento

Pro
post
a di
reg
ola
me

52

nto

Allegato VI – punto 3 – comma 1

Testo della Commissione

Scegliere un veicolo da sottoporre alle prove di cui al punto 2. Se i risultati delle prove soddisfano i requisiti COP di cui all'allegato X della direttiva 2007/46/CE, il veicolo è considerato conforme alle disposizioni COP.

Emendamento

Scegliere un veicolo da sottoporre alle prove di cui al punto 2. Se i risultati delle prove soddisfano i requisiti COP di cui all'allegato X della direttiva 2007/46/CE, il veicolo è considerato conforme alle disposizioni COP. ***I requisiti COP applicabili sono i valori limite fissati all'allegato III con un margine aggiuntivo di 1 dB(A).***

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Allegato VII – punto 1 – nota a piè di pagina 1

Testo della Commissione

¹/ ***ISO10844:1994.***

Emendamento

¹/ ***Per i primi cinque anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, i costruttori possono usare le piste di prova certificate ISO 10844:1994 oppure ISO 10844:2011. Decorsi i cinque anni, i fabbricanti devono usare soltanto piste di prova conformi alla norma ISO 10844:2011.***

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Allegato VII – punto 3.2.2. – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Oltre ai requisiti di cui ai punti da 1 a 3.2.2, devono essere soddisfatti i seguenti criteri:

Emendamento

Oltre ai requisiti di cui ai punti da 1 a 3.2.2, devono essere soddisfatti i seguenti criteri ***della norma ISO 10844:2011 o si deve far riferimento alla norma ISO 10844:1994 per un periodo transitorio di cinque anni:***

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Allegato VII – punto 4.3 – comma 1

Testo della Commissione

4.3. Ai sensi della presente norma, le misurazioni della profondità della struttura vanno effettuate in almeno 10 punti distribuiti uniformemente lungo le tracce delle ruote sul tratto di prova; il valore medio rilevato va comparato alla profondità di struttura minima prevista. Per la descrizione della procedura v. la norma ISO 10844:1994.

Emendamento

4.3. Ai sensi della presente norma, le misurazioni della profondità della struttura vanno effettuate in almeno 10 punti distribuiti uniformemente lungo le tracce delle ruote sul tratto di prova; il valore medio rilevato va comparato alla profondità di struttura minima prevista. Per la descrizione della procedura v. la norma ISO 10844:2011.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Allegato VIII – punto 2.3 – rigo 4 "accelerazione del veicolo"

Testo della Commissione

accelerazione del veicolo a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 5,0m/s^2$

Emendamento

accelerazione del veicolo a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 4,0m/s^2$

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Allegato VIII – punto 2.4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Affinché la prova ASEP sia rappresentativa e ripetibile (per l'autorità di omologazione), la prova sui veicoli deve essere effettuata utilizzando la taratura del cambio di produzione.

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Allegato IX – parte A – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione

Il Sistema di allarme acustico per veicoli (Acoustic Vehicle Alerting System - AVAS) è un ***dispositivo di generazione del suono destinato a informare*** pedoni e altri utenti vulnerabili della strada.

Emendamento

Il Sistema di allarme acustico per veicoli (Acoustic Vehicle Alerting System - AVAS) è un ***sistema per i veicoli da trasporto su strada ibridi ed elettrici che fornisce a*** pedoni e altri utenti vulnerabili della strada ***informazioni sul movimento dei veicoli.***

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Allegato IX – parte A – punto 4 – lettera a

Testo della Commissione

(a) Il suono che l'AVAS deve generare sarà continuo in modo da fornire a pedoni e ad altri utenti vulnerabili della strada informazioni su un veicolo in movimento.

Non sono tuttavia accettabili i seguenti tipi di suono e quelli ad essi simili:

(i) suono di sirena, di clacson, di campana o di veicolo di soccorso

(ii) suoni di allarme, come sirene antincendio, antifurto, antifumo

(iii) suoni intermittenti

Vanno evitati i seguenti tipi di suono e quelli ad essi simili:

(iv) suoni melodiosi, riproduzioni di suoni di animali e insetti

(v) suoni ambigui che non permettono la sicura identificazione di un veicolo e/o del suo modo di funzionamento (accelerazione, decelerazione ecc.)

Emendamento

a) Il suono che l'AVAS deve generare sarà continuo in modo da fornire a pedoni e ad altri utenti vulnerabili della strada informazioni su un veicolo in movimento.

Il suono deve far capire facilmente il comportamento del veicolo e deve essere simile al suono di un veicolo appartenente alla stessa categoria dotato di motore a combustione interna.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Allegato IX – parte A – punto 4 – lettere b e c

Testo della Commissione

(b) Il suono generato dall'AVAS deve dare un'indicazione intuitiva del comportamento del veicolo, modificando automaticamente il livello sonoro o le sue caratteristiche a seconda della velocità del veicolo.

(c) Il livello sonoro generato dall'AVAS

Emendamento

b) Il suono generato dall'AVAS deve dare un'indicazione intuitiva del comportamento ***e della direzione di marcia*** del veicolo, modificando automaticamente il livello sonoro o le sue caratteristiche a seconda della velocità del veicolo.

c) Il livello sonoro generato dall'AVAS

non *deve* superare il livello sonoro approssimativo di un veicolo appartenente alla stessa categoria dotato di motore a combustione interna che funziona alle stesse condizioni.

Considerazione ambientale:

Lo sviluppo dell'AVAS deve tener conto dell'impatto del rumore sull'insieme della comunità.

non *può* superare il livello sonoro approssimativo di un veicolo appartenente alla stessa categoria dotato di motore a combustione interna che funziona alle stesse condizioni.

Considerazione ambientale:

Lo sviluppo dell'AVAS deve tener conto dell'impatto del rumore sull'insieme della comunità.