



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument na schôdzu

A7-0435/2012

21.12.2012

*****I**
SPRÁVA

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hladine hluku motorových vozidiel
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajca: Miroslav Ouzký

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k návrhu aktu

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Európskeho parlamentu je zmenený a doplnený text označený ***hrubou kurzívou***. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti návrhu aktu, ku ktorým sa navrhuje oprava pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejmé chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť schválené príslušnými oddeleniami.

V záhlaví každého pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu týkajúceho sa platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, sa v treťom riadku uvádza platný akt a vo štvrtom riadku príslušné ustanovenie tohto aktu. Časti prevzaté z ustanovenia platného aktu, ktoré chce Európsky parlament zmeniť a doplniť, ktoré sa však návrhom aktu nezmenili, sa označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto častí textu sa označujú takto: [...].

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	4
DÔVODOVÁ SPRÁVA	44
STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA....	45
STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH.....	67
POSTUP	88

vozidiel. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich výfukových systémov s ohľadom na prípustnú hladinu hluku by sa mali zosúladiť, aby sa predišlo prijímaniu rozdielných požiadaviek v jednotlivých členských štátoch a zaistilo riadne fungovanie vnútorného trhu, pri súčasnom zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a verejnej bezpečnosti.

vozidiel, *keďže vozidlá cestnej dopravy sú najväčším zdrojom hluku v odvetví dopravy*. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich výfukových systémov s ohľadom na prípustnú hladinu hluku by sa mali zosúladiť, aby sa predišlo prijímaniu rozdielných požiadaviek v jednotlivých členských štátoch a zaistilo sa riadne fungovanie vnútorného trhu, pri súčasnom zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a verejnej bezpečnosti *a lepšej kvality života a zdravia. Komisia by tiež mala uskutočniť posúdenie vplyvu o podmienkach označovania uplatniteľných na úrovne znečistenia ovzdušia a hluku. Toto posúdenie vplyvu by malo zohľadňovať rozličné typy vozidiel spadajúcich pod toto nariadenie (vrátane elektrických vozidiel), ako je účinok, ktorý by toto označovanie mohlo mať na automobilový priemysel. Takéto označovanie by sa mohlo považovať za užitočný nástroj na zvýšenie informovanosti spotrebiteľov a na ochranu ich práv v oblasti transparentnosti pred nákupom vozidla.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 1a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1a. Požiadavky EÚ na typové schválenie sa už uplatňujú na účely príslušných právnych predpisov EÚ upravujúcich emisie CO₂ vrátane nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách

a údržbe vozidiel¹, nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel², nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel⁴. Technické požiadavky, ktoré sa vzťahujú na právne predpisy EÚ upravujúce emisie CO₂ a hraničné hodnoty emisií znečisťujúcich látok, by mali byť v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú na právne predpisy upravujúce zníženie emisií hluku. Požiadavky EÚ na typové schvaľovanie by sa preto mali stanoviť spôsobom, ktorým sa zaručí, že tieto dvojité ciele sa dosiahnu.

¹ Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

² Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

³ Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

Odôvodnenie

Technické opatrenia na znižovanie emisií CO₂ zahŕňajú aj opatrenia na zníženie hmotnosti vozidiel, keďže technické opatrenia zamerané na znižovanie hluku, ako sú zvukové izolácie, bežne zvyšujú hmotnosť vozidla a zvyšujú aj emisie CO₂. Zvukové izolácie okrem toho znižujú hlučnosť, no zároveň zvyšujú riziko vzplanutia motora.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 1a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1a. Hluk z dopravy škodí zdraviu vo viacerých smeroch. Zdlhavý stres súvisiaci s hlukom môže vyčerpávať fyzické rezervy, narúšať regulačnú kapacitu funkcií orgánov a tým obmedzovať ich účinnosť. Hluk z dopravy je potenciálny rizikový faktor pre rozvoj zdravotných problémov a komplikácií, ako je vysoký krvný tlak a infarkty. Účinky by sa mali ďalej skúmať v rovnakom duchu, ako umožňuje smernica 2002/49/ES o environmentálnom hluku.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(6) Týmto nariadením by sa preto mala zaviesť odlišná metóda od tej, ktorá sa ustanovuje *smernica 70/157/EHS*. Mala by sa zakladať na metóde, ktorú v roku 2007 uverejnila Pracovná skupina EHK OSN pre hluk (GRB), a do ktorej bola zapracovaná verzia normy ISO 362 z roku 2007. Komisii boli predložené výsledky monitorovania starej aj novej skúšobnej metódy.

(6) Týmto nariadením by sa preto mala zaviesť odlišná metóda od tej, ktorá sa ustanovuje v *smernici 70/157/EHS*. Mala by sa zakladať na metóde, ktorú v roku 2007 uverejnila Pracovná skupina EHK OSN pre hluk (GRB) a do ktorej bola zapracovaná verzia normy ISO 362 z roku 2007. Komisii boli predložené výsledky monitorovania starej aj novej skúšobnej metódy. **Okrem toho by v záujme prekonania nedostatkov vlastných predchádzajúcej metóde skúšania mala Komisia do 24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia predložiť Európskemu parlamentu a Rade posúdenie vplyvu o skutočnom prínose zariadení na odval'ovanie pneumatík na zníženie hlučnosti vozidiel, s dôrazom na vplyv povrchu vozovky, a o potrebe výskumu v tejto konkrétnej oblasti, a to s cieľom prijať novú európsku metódu skúšania zohľadňujúcu aj reakciu**

povrchu vozovky.

Odôvodnenie

Typ a kvalita povrchu vozovky majú tiež vplyv na zvukové emisie z cestnej dopravy. Preto je potrebný európsky globálny prístup zohľadňujúci akustickú výkonnosť povrchu vozovky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(8) Týmto nariadením by sa malo ustanoviť ďalšie zníženie limitov hluku. Malo by sa v ňom zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, ktorým sa stanovili nové prísnejšie požiadavky na hluk z pneumatík motorových vozidiel. ***Malo by sa prihliadať aj*** na štúdie, v ktorých sa zdôrazňujú obťažovanie a zdravotné účinky spôsobené hlukom z cestnej dopravy, a súvisiace náklady a prínosy.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(8) Týmto nariadením by sa malo ustanoviť ďalšie zníženie limitov hluku. Malo by sa v ňom zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, ktorým sa stanovili nové prísnejšie požiadavky na hluk z pneumatík motorových vozidiel ***a ktoré zdôraznili potrebu jednotného a súhrnného prístupu k riešeniu problému hluku na cestách vrátane zohľadnenia skutočnosti, že povrchy vozoviek výrazne prispievajú k hlučnosti cestnej premávky. Tento horizontálny prístup zníži celkový objem cestného hluku efektívnejšie než sektorový a vertikálny prístup. Zníženie hluku z cestnej premávky by sa malo chápať aj ako cieľ v oblasti verejného zdravia, a to so zreteľom*** na štúdie, v ktorých sa zdôrazňujú obťažovanie a zdravotné účinky spôsobené hlukom z cestnej dopravy, a súvisiace náklady a prínosy. ***V tomto nariadení by sa tiež malo zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 z 25. novembra 2009 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné základné parametre. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa***

pneumatiky označovali podľa ich hlučnosti. Okrem toho by sa mala zohľadňovať aj porovnateľnosť spôsobov dopravy z hľadiska environmentálneho hluku.

Odôvodnenie

Typ a kvalita povrchu vozovky majú tiež vplyv na zvukové emisie z cestnej dopravy. Preto je potrebný európsky globálny prístup zohľadňujúci akustickú výkonnosť povrchu vozovky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8a. Komisia by mala zverejniť usmernenia k tzv. tichým cestám adresované orgánom správy ciest, a to s cieľom poskytnúť im užitočný nástroj na splnenie požiadaviek udržiavateľa nejšej cestnej infraštruktúry.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8b. Šiesty environmentálny akčný program vymedzil rámec tvorby environmentálnej politiky v EÚ na obdobie 2002 – 2012. Program obsahuje výzvu na opatrenia v oblasti znečistenia hlukom s cieľom výrazne znížiť počet ľudí pravidelne postihovaných dlhodobými priemernými úrovňami hlučnosti, najmä z dopravy.

Odôvodnenie

Nariadenie by malo byť v súlade s predchádzajúcimi cieľmi a ambíciami Európskej únie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8c. Technické opatrenia na zníženie úrovne hluku motorových vozidiel musia plniť súbor požiadaviek, ktoré si vzájomne odporujú, napríklad požiadaviek na zníženie hluku a znečisťujúcich emisií a na zlepšenie bezpečnosti, a to pri zachovaní čo najnižšej ceny a efektivity príslušného vozidla. Úsilie o rovnocenné splnenie všetkých týchto požiadaviek a dosiahnutie rovnováhy medzi nimi veľmi často vedie automobilový priemysel na hranice toho, čo je v súčasnosti fyzicky uskutočniteľné. Vývojárom automobilov sa znovu a znovu darí posúvať tieto hranice využitím nových, inovatívnych materiálov a metód. Právnymi predpismi sa musí v realistickej časovej lehote stanoviť jasný časový rámec pre inovácie. Rámec sa stanovuje v tomto nariadení, ktoré tým poskytuje okamžitý stimul pre inovácie v súlade s potrebami spoločnosti, pričom priemyslu zároveň ponecháva potrebnú hospodársku slobodu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8d. Hluk je najmä miestny problém, ktorý si však vyžaduje riešenie na úrovni celej Únie. Prvým krokom akejkol'vek udržateľnej politiky v oblasti emisií hluku

musí byť vytvorenie opatrení, ktorými sa znížia úrovne hluku pri zdroji. Motorové vozidlo ako zdroj hluku, na ktorý sa zameriava toto nariadenie, je podľa definície pohyblivé, takže opatrenia len na úrovni členských štátov by neboli dostatočné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8e. V záujme rozvoja a zlepšenia infraštruktúry možno prijať zásadné opatrenia spôsobom, ktorým sa maximalizuje zníženie hluku z vozidiel, napríklad rozsiahlym využívaním zvukových bariér.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9a. Poskytovanie informácií o emisiách hluku spotrebiteľom, správcom vozových parkov a orgánom verejnej správy môže ovplyvniť rozhodnutia o kúpe a urýchliť prechod na tichšie vozidlá. S cieľom poskytnúť spotrebiteľom potrebné informácie by mal výrobca dodať údaje o hladinách hluku vozidiel v súlade s harmonizovanými metódami skúšania, a to na predajnom mieste a v technických propagačných materiáloch. Označenia porovnateľné s označeniami pre informácie o emisiách CO₂, spotrebe paliva a hlučnosti pneumatík by mali spotrebiteľov informovať o emisiách hluku vozidla.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9b. V záujme zníženia hluku z cestnej premávky môžu orgány verejnej moci zaviesť opatrenia a stimuly na urýchlenie nákupu a používania tichších vozidiel.

Odôvodnenie

Vnútroštátne a mestské a obecné orgány môžu chcieť navrhnuť stimuly, napríklad normy v oblasti obstarávania alebo umožnenie prednostného prístupu do niektorých oblastí alebo prednostných časov doručovania pre tichšie vozidlá, aby podporili nákup a používanie tichších vozidiel, a to ako spôsob znižovania hluku z dopravy v citlivých oblastiach alebo bodoch označených v hlukových mapách, ktoré požaduje smernica 2002/49/ES, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9c. Hladina hluku vozidla čiastočne závisí od prostredia, v ktorom vozidlá premávajú, najmä od kvality cestnej infraštruktúry a od úrovne systémov inteligentného riadenia premávky. Preto by sa malo zväziť prijatie integrovaného prístupu, najmä pokiaľ ide o najhlučnejšie mestské zóny a v prípade, keď je potrebné prijať urýchlené opatrenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9d (nové)

9d. Pri osobných automobiloch dominuje počas jazdy pri priemernej rýchlosti do 45 km/h hluk motora a výfukového systému a pri jazde prekračujúcej túto rýchlosť prevláda hluk pneumatík a vetra. Tento hluk vzniká nezávisle od typu motora a jeho výkonu. Vďaka vývoju dizajnu vozidiel od 70. rokov 20. storočia sa motory stali podstatne tichšími, v priemere sa však zvýšil výkon a hmotnosť. Zvýšenie hmotnosti a zlepšenie bezpečnosti jazdy malo za následok zvýšenie celkovej hmotnosti vozidiel, čo znamenalo nutné rozšírenie plochy pneumatík, ktorá prichádza do kontaktu s povrchom vozovky, aby sa zvýšila stabilita vozidla. Každým rozšírením tejto plochy sa zvyšuje hluk pneumatík vozidla.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9e (nové)

9e. Hluk je komplexný problém s mnohými zdrojmi a faktormi, ktoré ovplyvňujú zvuk, ktorý ľudia počujú, a jeho vplyv na nich. Právne predpisy v oblasti znižovania hluku z dopravy musia tieto aspekty odrážať, a to tým, že zohľadňujú hluk motora, vozidla a pneumatík, povrch vozovky, správanie vodiča a riadenie dopravy, pričom je nutné tieto aspekty riešiť v právnych predpisoch ako nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009/ES z 25. novembra 2009 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné základné parametre¹ a smernica 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia

environmentálneho hluku².

¹ Ú. v. EÚ L 342, 22.12.2009, s. 46.

² Ú. v. EÚ L 189, 18.7.2002, s. 12.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10a. Komisia by mala preskúmať potenciál aktívnych bezpečnostných systémov v tichších vozidlách, ako sú hybridné a elektrické vozidlá, s cieľom lepšie spĺňať cieľ zlepšovania bezpečnosti zraniteľných používateľov ciest v mestských oblastiach, ako sú nevidiaci, chodci so zrakovými a sluchovými problémami, cyklisti a deti.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10b. Hladina hluku vozidla má priamy vplyv na kvalitu života občanov v EÚ, a to najmä v mestách, v ktorých je málo rozvinutá elektrická a/alebo podzemná verejná doprava, cyklistika a málo sa chodí peši, alebo tieto spôsoby prepravy neexistujú. Je potrebné tiež zohľadniť cieľ zdvojnásobiť počet používateľov verejnej hromadnej dopravy, ktorý Európsky parlament stanovil vo svojom uznesení z 15. decembra 2011 o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru¹. V záujme zníženia hluku v mestských oblastiach by Komisia a členské štáty mali v súlade so zásadou

subsidiarity podporovať verejnú dopravu, chôdzu a cyklistiku.

¹ *Texty prijaté v uvedený deň, P7_TA(2011)0584.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10c. Informácie o hluku vrátane výsledkov skúšok by mali byť prístupné a jasne vyznačené v predajných miestach a v propagačných materiáloch o vozidlách.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10d. Hladina hluku vozidla čiastočne závisí od toho, ako sa vozidlo používa a udržiava po zakúpení. V tejto súvislosti by sa mali prijať opatrenia na zvýšenie informovanosti verejnosti v EÚ o dôležitosti plynulej jazdy a dodržiavania obmedzení rýchlosti platných v každom členskom štáte.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(12) S cieľom umožniť Komisii **nahradiť** technické požiadavky v tomto nariadení **priamym odkazom na predpisy EHK OSN**

(12) S cieľom umožniť Komisii **prispôsobiť** technické požiadavky v tomto nariadení technickému a vedeckému

č. 51 a č. 59, ak sa v nich ustanovujú limitné hodnoty vzťahujúce sa na novú skúšobnú metódu, alebo prispôbiť tieto požiadavky technickému a vedeckému pokroku, na Komisiu by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať právomoc prijímať akty súvisiace so zmenou a doplnením ustanovení v prílohách k tomuto nariadeniu s ohľadom na skúšobné metódy a hladiny hluku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť súbežné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

pokroku by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, aby sa zmenili a doplnili ustanovenia v prílohách k tomuto nariadeniu s ohľadom na postupy typového schvaľovania EÚ, pokiaľ ide o hladinu hluku typu vozidiel a výfukových systémov, metódy a prístroje na meranie hluku vydávaného motorovými vozidlami, systémy tlmenia hluku, hluk stlačeného vzduchu, kontroly zhody výroby vozidiel, špecifikácie týkajúce sa miesta vykonávania skúšok, metódy merania v súvislosti s dodatočnými ustanoveniami o emisiách hluku a opatrenia na zabezpečenie počutelnosti hybridných a elektrických vozidiel. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je zosúladiť návrh Komisie s novou štandardnou formuláciou pre ustanovenia týkajúce sa delegovaných aktov a konkrétnejšie špecifikovať prílohy, ktoré by sa mali dať meniť a dopĺňať delegovanými aktmi.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

12a. Riešenie problému hluku pri zdroji, ktoré je cieľom tohto nariadenia, má menší potenciál zníženia hluku v porovnaní s opatreniami na zmenu zloženia povrchu vozovky, s ktorým prichádzajú pneumatiky vozidla do kontaktu. Zníženie hluku týmto spôsobom by bolo technicky podstatne jednoduchšie.

Existujúce druhy asfaltu, ako sú tichý asfalt, asfalt tlmiaci hluk alebo hlukovo optimalizovaný asfalt, ktoré sa používajú v rámci holistického prístupu kombinujúceho rôzne jednoduché stavebné opatrenia, sa už môžu používať na zníženie úrovni hluku na miestnej báze o 10 dB. Toto nariadenie neuplatňuje tento účinný prístup na problém miestnych zdrojov hluku, keďže by to znamenalo značné zaťaženie verejných rozpočtov najmä miestnych orgánov. V čase fiškálnej krízy je veľmi ťažké odôvodniť takýto prístup, ktorý by tiež narúšal oblasti regionálnej a štrukturálnej politiky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22

Návrh nariadenia Článok 3 – bod 2

Text predložený Komisiou

(2) „typ vozidla“ znamená skupinu vozidiel, definovanú v časti B prílohy II k smernici 2007/46/ES;

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(2) „typ vozidla“ znamená:

i) v prípade vozidiel skúšaných podľa prílohy II ods. 4.1.2.1 skupinu vozidiel definovanú v časti B prílohy II k smernici 2007/46/ES;

ii) v prípade vozidiel skúšaných podľa prílohy II ods. 4.1.2.2 skupinu vozidiel, ktoré sa zásadne nelíšia v týchto smeroch:

– tvar alebo materiály karosérie (najmä motorového priestoru a jeho zvukovej izolácie);

– typ motora (napríklad zážihový alebo vznetový, dvoj- alebo štvortaktný, s priamočiarym alebo rotačným pohybom piesta), počet a objem valcov, typ vstrekovacieho systému, usporiadanie ventilov, menovité otáčky motora (S) alebo typ elektrického motora;

– vozidlá, ktoré majú rovnaký typ motora a/alebo rozdielny celkový prevodový pomer, možno považovať za vozidlá rovnakého typu.

Ak si však uvedené rozdiely vyžadujú odlišnú metódu skúšania, majú sa tieto rozdiely považovať za zmenu typu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Článok 3 – bod 21a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

21a. „predajné miesto” je miesto, kde sa vozidlá uskladňujú a ponúkajú na predaj spotrebiteľom.

Odôvodnenie

Aby sa zabezpečilo, že spotrebiteľia budú mať prístup k relevantným informáciám pri zvažovaní kúpy vozidla, údaje o hlučnosti by mali byť všeobecne dostupné (navrhované znenie by sa zosúladiť s článkom 3 nariadenia 1222/2009 o označovaní pneumatík vrátane emisií hluku).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Článok 3 – bod 21b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

21b. „technický propagačný materiál” sú technické príručky, brožúry, letáky a katalógy (či už v tlačenej, elektronickej alebo online podobe), ako aj webové stránky, ktorých účelom je propagovať vozidlá u širokej verejnosti.

Odôvodnenie

Aby sa zabezpečilo, že spotrebiteľia budú mať prístup ku všetkým relevantným informáciám pri zvažovaní kúpy vozidla, údaje o hlučnosti by mali byť všeobecne dostupné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

3a. Pri uskutočňovaní technických kontrol vozidiel členské štáty merajú hlučnosť na základe údajov v typovom schválení EÚ pre každý typ vozidla.

Odôvodnenie

Pri uskutočňovaní povinných technických kontrol vozidiel (na zistenie toho, či emisie hluku z vozidla neprekračujú povolenú úroveň) by členské štáty mali používať údaje o hlučnosti v typovom schválení EÚ pre každý typ vozidla, a nie akékoľvek iné kritériá.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 4b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 4b

Monitorovanie

Členské štáty v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh¹, zaručujú účinné monitorovanie svojho trhu. Uskutočnia vhodnú kontrolu charakteristík výrobkov vo vhodnom rozsahu v súlade so zásadami uvedenými v článku 19 ods. 1 nariadenia ES č. 765/2008.

¹ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30.

Odôvodnenie

Kvôli dobrému fungovaniu vnútorného trhu a zdravej konkurencii medzi priemyselnými odvetviami je dôležité zaručiť vysokú úroveň dohľadu nad trhom v prípade výrobkov

obiehajúcich v rámci Spoločenstva aj výrobkov prichádzajúcich z krajín mimo EHP. Preto sa členské štáty a ich príslušné orgány na monitorovanie trhu vyzývajú, aby kontrolovali a monitorovali plnenie požiadaviek stanovených v tomto nariadení. Je to mimoriadne dôležité preto, aby sa splnili požiadavky ochrany verejných záujmov, ako sú zdravie a bezpečnosť všeobecne, bezpečnosť a ochrana zdravia na pracovisku, ochrana spotrebiteľov, životné prostredie a bezpečnosť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Výrobcovia zabezpečia, aby systém zníženia hluku bol navrhnutý, skonštruovaný a zmontovaný tak, aby bol schopný primerane odolávať pôsobeniu korózie, ktorej je vystavený s ohľadom na podmienky používania vozidla.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Výrobcovia zabezpečia, aby systém zníženia hluku bol navrhnutý, skonštruovaný a zmontovaný tak, aby bol schopný primerane odolávať pôsobeniu korózie, ktorej je vystavený s ohľadom na podmienky používania vozidla **a regionálne rozdiely klimatických podmienok.**

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Článok 6

Text predložený Komisiou

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne limity ustanovené v prílohe III.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Podmienky skúšania stanovené v prílohe II zohľadňujú typické podmienky jazdy na ceste a požiadavky na skúšky iných podstatných častí vozidla, na ktoré sa už vzťahuje nariadenie (ES) č. 661/2009. Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II **a zaokrúhlená na najbližšie celé číslo** nepresiahne limity ustanovené v prílohe III.

Odôvodnenie

V súlade so zásadami lepšej právnej regulácie je dôležité zabezpečiť, aby podmienky skúšania v tomto nariadení nemali neprímeraný vplyv na výrobcov dielov, ktorí už uskutočnili významné kroky smerom ku znižovaniu emisií hluku, najmä v odvetví výroby pneumatík. V tomto kontexte je potrebné zdôrazniť presnosť podmienok skúšania a „typické podmienky

jazdy na ceste“ by mali byť stanovené ako podmienka na potvrdenie platnosti limitov uvedených v prílohe III. V záujme zosúladenia tohto návrhu s ďalšími právnymi predpismi EÚ o hlučnosti by sa mali systematicky vykazovať namerané hladiny hluku. Vo všetkých nariadeniach sa konečné výsledky vykazujú v hodnotách celých čísel. Navrhuje sa, aby sa táto prax zachovala v tomto nariadení.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Článok 7

Text predložený Komisiou

Do troch rokov od dátumu uvedeného v prílohe III, tret'om stĺpci, fáze 1 k tomuto nariadeniu Komisia **vypracuje podrobnú štúdiu s cieľom zistiť, či sa preukázala primeranosť** limitov hluku. Na základe **záverov tejto štúdie** Komisia **môže predkladať prípadné návrhy** na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Po dátume uvedenom v prílohe III tret'om stĺpci fáze 1 k tomuto nariadeniu Komisia **dokončí revíziu** limitov hluku **v prílohe III. Súčasťou revízie bude posúdenie vplyvu zahŕňajúce celkové posúdenie vplyvu na automobilový priemysel a najmä na odvetvia, ktoré sú od neho závislé, pri zohľadnení vplyvu iných nariadení – napríklad nariadení v oblasti zníženia emisií CO₂ a bezpečnosti – na hladinu hluku motorových vozidiel.** Na základe **takejto revízie a posúdenia vplyvu, ktoré je jej súčasťou,** Komisia **v prípade potreby navrhne** zmenu a doplnenie tohto nariadenia **spôsobom, ktorý je z hľadiska hospodárskej súťaže čo najviac neutrálny. Limitné hodnoty uvedené v prílohe III štvrtom stĺpci fáze 2 nadobudnú účinnosť šesť rokov po potvrdení posúdenia vplyvu a dokončení procesu revízie Komisiou.**

Odôvodnenie

Pre pôvodný návrh Komisie neexistovalo žiadne náležité posúdenie vplyvu vychádzajúce z požadovanej novej klasifikácie vozidiel. Preto je naliehavo nutné vyžadovať posúdenie vplyvu pred ďalšími významnými krokmi v oblasti zníženia hlučnosti. Po dokončení procesu revízie môžu limitné hodnoty vo fáze 2 nadobudnúť účinnosť pri zohľadnení dobre známeho času potrebného v priemysle na technický rozvoj.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k tomuto nariadeniu predložené podľa odseku 1 zohľadňujú nové normy prijaté Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu, najmä normu ISO 10844:2011.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 31

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 1 – pododseky 1a a 1b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1a. Vozidlá automaticky splňajú požiadavky prílohy X, ak výrobca vozidla poskytne orgánu udeľujúcemu typové schválenie technické dokumenty preukazujúce rozdiel medzi maximálnymi a minimálnymi otáčkami motora vozidiel na úrovni $BB'17 \leq 0,15 \times S$ pre akúkoľvek podmienku skúšky v rámci rozsahu ovládania ASEP vymedzeného v bode 3.3. prílohy VIII s ohľadom na podmienky stanovené v prílohe II.

1b. Vozidlá kategórie N_1 majú z ASEP výnimku, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) Objem motora 660 cm^3 a pomer výkonu a hmotnosti vypočítaný pomocou najvyššej povolenej hmotnosti vozidla nie je vyšší než 35;

b) užitočné zaťaženie $\geq 850 \text{ kg}$ a pomer výkonu a hmotnosti vypočítaný pomocou najvyššej povolenej hmotnosti vozidla 40.

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zavádza primerané požiadavky pre MSP uskutočňujúce prestavby. Okrem toho, norma ASEP združenia UNICE je prispôsobená reakciám typických vozidiel kategórie M_1 a príslušná odborná skupina odporúčala výnimku pre iné kategórie. Dodatočné ustanovenia o emisiách hluku (ASEP) majú zabrániť

neočakávaným emisiám hluku, ktoré nesúvisia s výsledkami skúšania pri typovom schvaľovaní. Keďže v prípade dodávok kategórie N_1 nebol tento jav dosiaľ nikdy pozorovaný, tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zabezpečuje, aby mali výnimku z osobitného skúšania ASEP.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 1 – pododsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2a. Vozidlá kategórie N_1 majú z ASEP výnimku, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) Objem motora nepresahuje 660 cm^3 a pomer výkonu a hmotnosti vypočítaný pomocou najvyššej povolenej hmotnosti vozidla nepresahuje 35;

b) Užitočné zaťaženie je prinajmenšom 850 kg a pomer výkonu a hmotnosti vypočítaný pomocou najvyššej povolenej hmotnosti vozidla nepresahuje 40.

Odôvodnenie

Požiadavky týkajúce sa ASEP (dodatočné ustanovenia o emisiách hluku) sú prispôsobené reakciám charakteristickým pre zdokonalené športové systémy a vozidlá M_1 s cieľom zistiť neočakávané emisie hluku pri vysokých otáčkach motora. ASEP vyvinula a schválila skupina odborníkov pre problematiku hluku v rámci pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29 EHK OSN, ktorej členom je i Európska komisia. Tá istá skupina odborníkov z príslušných dôvodov odporučila vyňať uvádzané dodávkové autá podľa písmen a) a b): žiadne očakávané výhody z hľadiska životného prostredia ani hospodársky neprimerané úsilie a náklady na skúšanie overovania v dôsledku oveľa väčšej rôznorodosti dodávkových áut v porovnaní s osobnými automobilmi.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Emisie hluku vozidla pri typických podmienkach jazdy na ceste, ktoré sa líšia od podmienok, za akých sa vykonávala

2. Emisie hluku vozidla pri typických podmienkach jazdy na ceste, ktoré sa líšia od podmienok, za akých sa vykonávala

skúška typového schválenia stanovená v prílohe II, sa *nesmie neprimerane odchyľovať* od výsledkov skúšky.

skúška typového schválenia stanovená v prílohe II, sa *neodchyľujú* od výsledkov skúšky.

Odôvodnenie

Každodenné emisie hluku za priemerných podmienok sa nesmú odchyľovať od výsledkov skúšky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 34

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Výrobca vozidla *nesmie* úmyselne zmeniť, upraviť, alebo zaviesť žiadne mechanické, elektrické, tepelné alebo iné zariadenie alebo postup výlučne s cieľom splniť požiadavky emisií hluku podľa tohto nariadenia, ak takéto zariadenie alebo postup nie je prevádzkyschopné pri typickej cestnej prevádzke za podmienok uplatniteľných na ASEP.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

3. Výrobca vozidla úmyselne *nemení*, *neupravuje ani nezavádza* žiadne mechanické, elektrické, tepelné alebo iné zariadenie alebo postup výlučne s cieľom splniť požiadavky emisií hluku podľa tohto nariadenia, ak takéto zariadenie alebo postup nie je prevádzkyschopné pri typickej cestnej prevádzke za podmienok uplatniteľných na ASEP. ***Tieto opatrenia sa zvyčajne označujú výrazom „porazenie cyklu“ (cycle beating).***

Odôvodnenie

Zvýšenie jednoznačnosti ustanovenia. Legislatívnym zámerom je zabrániť medzerám v nariadení.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 35

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Pri vykonávaní typového schvaľovania výrobca poskytne vyhlásenie, vypracované v súlade so vzorom uvedeným v doplnku I k prílohe VIII, že typ vozidla, ktoré sa má schváliť, vyhovuje požiadavkám článku 8 ***ods. 1 a 2.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

5. Pri vykonávaní typového schvaľovania výrobca poskytne vyhlásenie ***podporené závermi vyplývajúcimi z primeraných výsledkov skúšania*** a vypracované v súlade so vzorom uvedeným v doplnku I k prílohe VIII, podľa ktorého typ vozidla,

ktoré sa má schváliť, vyhovuje
požiadavkám článku 8.

Odôvodnenie

Článok 8 sa musí uplatňovať ako celok, aby sa zabezpečila potrebná právna istota.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 36

Návrh nariadenia Článok 8a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 8a

***Výrobcovia a distribútori vozidiel
zabezpečia, aby v prípade každého vozidla
bola na dobre viditeľnom mieste
v predajnom mieste a v technických
propagačných materiáloch uvedená
informácia o hladine hluku v decibeloch
(dB(A)) v súlade s harmonizovanými
skúšobnými metódami typového
schvaľovania.***

***Po komplexnom posúdení vplyvu Komisia
do dvoch rokov od nadobudnutia
účinnosti tohto nariadenia v súlade
s riadnym legislatívnym postupom
predloží Európskemu parlamentu a Rade
návrh v oblasti informovania
spotrebiteľov. Takýto návrh možno
začleniť do smernice Európskeho
parlamentu a Rady 1999/94/ES
z 13. decembra 1999 o dostupnosti
spotrebiteľských informácií o spotrebe
paliva a emisiách CO² pri predaji nových
osobných automobilov¹.***

Ú. v. EÚ L 12, 18.1.2000, s. 16.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 37

Návrh nariadenia Článok 8b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 8b

Klasifikácia a kvalita povrchu vozovky

V súlade s časovým harmonogramom revízie stanoveným v smernici 2002/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku¹, Komisia posúdi možnosť zavedenia systému klasifikácie ciest, pomocou ktorého sa opíše typický hluk valenia na každej ceste v Európskej únii, a v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh v súlade s riadnym legislatívnym postupom.

Komisia zváži zavedenie povinnosti pre členské štáty, aby poskytovali informácie o kvalite povrchu vozoviek v strategických hlukových mapách stanovených v smernici 2002/49/ES.

¹ Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 2.

Odôvodnenie

Kvalita povrchu vozovky výrazne ovplyvňuje emisie hluku valenia vozidla. Doposiaľ neexistuje žiadny strategický prístup umožňujúci získať prehľad o kvalite povrchu vozoviek v EÚ. Uvedený návrh by umožnil členským štátom a komunitám určiť oblasti, kde má zmysel skvalitniť povrch vozovky, a viedol by k zníženiu environmentálneho hluku.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 38

Návrh nariadenia Článok 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 9

Článok 9

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do

vozidiel systém AVAS, musia byť splnené požiadavky prílohy X.

vozidiel systém AVAS, *mali by zabezpečiť, aby zvuk, ktorý má generovať systém AVAS, bol nepretržitým zvukom upozorňujúcim chodcov a zraniteľných používateľov ciest na vozidlo v prevádzke. Hladina zvuku zreteľne poukazuje na reakcie vozidla a mohla by byť podobná hladine zvuku vozidla rovnakej kategórie vybaveného spaľovacím motorom a prevádzkovaného za rovnakých podmienok. Zároveň* musia byť splnené požiadavky podľa prílohy IX.

Komisia do jedného roka od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia posúdi potrebu preskúmať toto nariadenie, okrem iného s prihliadnutím na to, či aktívne bezpečnostné systémy môžu lepšie slúžiť cieľu, ktorým je zlepšenie bezpečnosti zraniteľných používateľov ciest v mestských oblastiach popri systémoch zvukovej signalizácie vozidla alebo v porovnaní s nimi, a v prípade potreby alebo v súlade s riadnym legislatívnym postupom predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh, v ktorom stanoví maximálnu úroveň hluku pre systém AVAS inštalovaný vo vozidlách.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 39

Návrh nariadenia Článok 10 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. **Komisia je** splnomocnená *prijímať* delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I až XI.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1. **V záujme prispôsobenia technických požiadaviek tohto nariadenia technickému a vedeckému rozvoju je Komisia** splnomocnená **v súlade s článkom 11** *prijat'* delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I až II a IV až XII.

Odôvodnenie

V súlade s článkom 290 ZFEÚ sa môžu na Komisiu delegovať len nepodstatné prvky

legislatívneho aktu, kým podstatné prvky sa vyhradza pre samotný legislatívny akt. Ustanovenia prílohy III, teda limitné hodnoty hluku a čas na prípravu (fázy) sú podstatné prvky návrhu a sú preto vyhradené pre spoluzákonodarcov. Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je tiež zosúladiť návrh Komisie s novou štandardnou formuláciou ustanovení týkajúcich sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Pokiaľ limitné hodnoty pre skúšobnú metódu ustanovuje predpis EHK OSN č. 51, Komisia **zváži** možnosť nahradiť technické požiadavky ustanovené v prílohe III priamym odkazom na zodpovedajúce požiadavky v predpisoch EHK OSN č. 51 a č. 59.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Pokiaľ limitné hodnoty pre skúšobnú metódu ustanovuje predpis EHK OSN č. 51, Komisia **posúdi** možnosť nahradiť technické požiadavky ustanovené v prílohe III priamym odkazom na zodpovedajúce požiadavky v predpisoch EHK OSN č. 51 a č. 59, **a to pod podmienkou, že nevedú k oslabeniu environmentálnych a zdravotných noriem EÚ, a s náležitým ohľadom na stanoviská Európskeho parlamentu a Rady a prípadne predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie prílohy III v súlade s riadnym legislatívnym postupom.**

Odôvodnenie

V súlade s článkom 290 ZFEÚ sa môžu na Komisiu delegovať len nepodstatné prvky legislatívneho aktu, kým podstatné prvky sú vyhradené pre samotný legislatívny akt. Ustanovenia prílohy III, teda limitné hodnoty hluku a čas na prípravu (fázy) sú podstatné prvky návrhu a sú preto vyhradené pre spoluzákonodarcov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Právomoc prijímať delegované akty sa udeľuje Komisii *za predpokladu, že sú splnené podmienky ustanovené v tomto článku.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje *za podmienok stanovených v tomto článku.*

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je zosúladiť návrh Komisie s novou štandardnou formuláciou ustanovení týkajúcich sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 1 sa Komisii udeľuje na **neurčité** obdobie odo dňa **prijatia** tohto nariadenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie **piatich rokov** odo dňa **nadobudnutia účinnosti** tohto nariadenia. **Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.**

Odôvodnenie

Delegovanie právomocí na Komisiu by malo byť obmedzené na obdobie piatich rokov, ktoré možno predĺžiť, ak sú splnené niektoré podmienky, napríklad je nutné pripraviť správu a Parlament a Rada sa proti tomu nesmú vysloviť. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zohľadňuje nové štandardné znenie v prípade delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. *Európsky parlament alebo Rada môžu kedykoľvek odvolať* delegovanie právomocí uvedené v článku 10 ods. 1. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 ods. 1 *môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.* Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje

právomoci uvedenej v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobudne účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. *Nemá vplyv na platnosť žiadneho delegovaného aktu, ktorý už nadobudol účinnosť.*

delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. *Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.*

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je zosúladiť návrh Komisie s novou štandardnou formuláciou ustanovení týkajúcich sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 44

Návrh nariadenia Článok 11 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 1 nadobudne účinnosť len vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada do dvoch mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade voči nemu nevzniesú žiadne námietky, alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, že nevzniesú námietky. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o **jeden mesiac**.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o **dva mesiace**.

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je zosúladiť návrh Komisie s novou štandardnou formuláciou ustanovení týkajúcich sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 12

Text predložený Komisiou

Článok 12

Námietky voči delegovaným aktom

1. Európsky parlament a Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietky v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o jeden mesiac.

2. Ak do konca tejto lehoty Európsky parlament ani Rada nevznesú námietky voči delegovanému aktu, alebo ak pred týmto dátumom Európsky parlament a Rada informujú Komisiu o svojom rozhodnutí námietky nevzniesť, delegovaný akt nadobudne účinnosť v deň stanovený v jeho ustanoveniach.

3. Ak Európsky parlament alebo Rada vznesú proti prijatému delegovanému aktu námietky, tento akt nenadobudne účinnosť. Inštitúcia, ktorá vzniesla námietku voči delegovanému aktu, uvedie odôvodnenie svojej námietky.

Odôvodnenie

Článok 12 je nadbytočný vzhľadom na ustanovenia článku 11 ods. 5. Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je zosúladiť návrh Komisie s novou štandardnou formuláciou ustanovení týkajúcich sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 13

Text predložený Komisiou

Naliehavý postup

1. Delegované akty prijaté podľa článku

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

vypúšťa sa

10 ods. 1 nadobúdajú účinnosť bezodkladne a uplatňujú sa, pokiaľ voči nim nie je vznesená námietka podľa odseku 2. V oznámení o delegovanom akte Európskemu parlamentu a Rade sú uvedené dôvody na použitie naliehavého postupu.

2. Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietku v súlade s postupom uvedeným v článku 11 ods. 5. V takom prípade Komisia zruší akt bezodkladne po tom, ako jej Európsky parlament alebo Rada oznámi svoje rozhodnutie o vznesení námietky.

Odôvodnenie

Použitie naliehavého postupu nie je opodstatnené v článku 10 ani v odôvodneniach, a preto by sa mal článok 13 vypustiť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 5.2.2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

5.2.2.a Limitné hodnoty uvedené v tabuľke v prílohe III sa uplatňujú počas merania s primeranou prípustnou odchýlkou.

Odôvodnenie

V súčasných ustanoveniach vo všetkých nariadeniach týkajúcich sa hluku sa povoľuje odchýlka pre výrobu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 3.2.1 – veta 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

3.2.1. Skúšané vozidlo sa vyberie takým spôsobom, aby všetky vozidlá toho istého

3.2.1. Skúšané vozidlo je reprezentačnou vzorkou vozidiel uvádzaných na trh, ako

typu, ktoré sa uvádzajú na trh, splňali požiadavky tohto nariadenia.

ich špecifikuje výrobca.

Odôvodnenie

V súčasných ustanoveniach vo všetkých nariadeniach týkajúcich sa hluku sa povoľuje odchýlka pre výrobu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 3.2.2

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci a doplňujúci návrh</i>
<p>3.2.2. Emisie hluku valenia pneumatiky sú ustanovené v nariadení (ES) č. 661/2009 o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel. Pneumatiky, ktoré sa majú použiť na skúšanie, sú reprezentatívne pre vozidlo, vyberie ich výrobca vozidla a zaznamenajú sa v doplnku 3 k prílohe I tohto nariadenia. Zodpovedajú jednej z veľkostí pneumatík určených pre vozidlo ako originálne príslušenstvo. Pneumatika je alebo bude komerčne dostupná na trhu v rovnakom čase ako vozidlo. ^{2/} Pneumatiky <i>musia byť</i> nahustené na tlak odporúčaný výrobcom vozidla pre skúšobnú hmotnosť vozidla. Pneumatiky <i>musia mať</i> minimálne zákonom stanovenú hĺbku dezénu.</p>	<p>3.2.2. Emisie hluku valenia pneumatiky sú ustanovené v nariadení (ES) č. 661/2009 o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel. Pneumatiky, ktoré sa majú použiť na skúšanie, sú reprezentatívne pre vozidlo, vyberie ich výrobca vozidla a zaznamenajú sa v doplnku 3 k prílohe I tohto nariadenia. Zodpovedajú jednej z veľkostí pneumatík určených pre vozidlo ako originálne príslušenstvo. Pneumatika je alebo bude komerčne dostupná na trhu v rovnakom čase ako vozidlo. ^{2/} Pneumatiky <i>sú</i> nahustené na tlak odporúčaný výrobcom vozidla pre skúšobnú hmotnosť vozidla. Pneumatiky <i>majú</i> zákonom stanovenú hĺbku dezénu.</p>
<p>^{2/} Vzhľadom na to, že pneumatiky významne prispievajú k celkovým emisiám hluku, musí sa brať ohľad na existujúce ustanovenia právnych predpisov týkajúce sa emisií hluku pri styku pneumatík s vozovkou. Trakčné pneumatiky, pneumatiky pre jazdu na snehu a pneumatiky na špeciálne použitie sú na žiadosť výrobcu vylúčené z merania počas typového schvaľovania a merania zhody výroby v súlade s predpisom EHK OSN č. 117 (<i>Ú. v. EÚ L 231, 29.8.2008, s. 19</i>).</p>	<p>^{2/} Vzhľadom na to, že pneumatiky významne prispievajú k celkovým emisiám hluku, musí sa brať ohľad na existujúce ustanovenia právnych predpisov týkajúce sa emisií hluku pri styku pneumatík s vozovkou. Trakčné pneumatiky, pneumatiky pre jazdu na snehu a pneumatiky na špeciálne použitie sú na žiadosť výrobcu vylúčené z merania počas typového schvaľovania a merania zhody výroby v súlade s poslednými zmenami a doplneniami predpisu EHK č. 117.</p>

Odôvodnenie

Schválené v roku 2011 na 53. zasadaní expertnej skupiny pre hluk v rámci pracovnej skupiny

29 (pracovná skupina zodpovedná za rozvoj celosvetových harmonizovaných noriem pre vozidlá) EHK OSN v Ženeve, ktorej členom je i Európska komisia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 4.1.2.1.4.1

Text predložený Komisiou

4.1.2.1.4.1. Vozidlá s ručnými prevodovkami, automatickými prevodovkami, adaptívnymi prevodovkami alebo prevodovkami CVT skúšané so zablokovanými prevodovými stupňami

Možné sú tieto podmienky voľby prevodového pomeru:

(a) Ak niektorý špecifický prevodový pomer poskytne zrýchlenie v pásme tolerancie $\pm 5\%$ referenčného zrýchlenia $a_{\text{wot ref}}$, ktoré nie je vyššie než **3,0 m/s²**, skúšajte s týmto prevodovým stupňom.

(b) Ak žiadny z prevodových stupňov neposkytuje požadované zrýchlenie, potom zvolte prevodový pomer i , ak je zrýchlenie vyššie, a prevodový pomer $i+1$, ak je zrýchlenie nižšie ako referenčné zrýchlenie. Ak hodnota zrýchlenia pri prevodovom pomere i nie je vyššia než **3,0 m/s²**, použite pre skúšku obidva prevodové pomery. Pomer váženia vo vzťahu k referenčnému zrýchleniu $a_{\text{wot ref}}$ sa vypočíta pomocou rovnice:

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

(c) ak hodnota zrýchlenia prevodového pomeru i presiahne **3,0 m/s²**, použije sa prvý prevodový stupeň, ktorý poskytne akceleráciu nižšiu než **3,0 m/s²**, s výnimkou prípadu, ak prevodový pomer $i+1$ poskytne zrýchlenie nižšie než a_{urban} . V tomto prípade sa použijú dva prevody, i a $i+1$, vrátane prevodu i so zrýchlením vyšším než **3,0 m/s²**. V iných prípadoch sa nepoužije ďalší prevodový stupeň. Dosiagnuté zrýchlenie $a_{\text{wot test}}$ počas skúšky

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

4.1.2.1.4.1. Vozidlá s ručnými prevodovkami, automatickými prevodovkami, adaptívnymi prevodovkami alebo prevodovkami CVT skúšané so zablokovanými prevodovými stupňami

Možné sú tieto podmienky voľby prevodového pomeru:

(a) Ak niektorý špecifický prevodový pomer poskytne zrýchlenie v pásme tolerancie $\pm 5\%$ referenčného zrýchlenia $a_{\text{wot ref}}$, ktoré nie je vyššie než **2,0 m/s²**, skúšajte s týmto prevodovým stupňom.

(b) Ak žiadny z prevodových stupňov neposkytuje požadované zrýchlenie, potom zvolte prevodový pomer i , ak je zrýchlenie vyššie, a prevodový pomer $i+1$, ak je zrýchlenie nižšie ako referenčné zrýchlenie. Ak hodnota zrýchlenia pri prevodovom pomere i nie je vyššia než **2,0 m/s²**, použite pre skúšku obidva prevodové pomery. Pomer váženia vo vzťahu k referenčnému zrýchleniu $a_{\text{wot ref}}$ sa vypočíta pomocou rovnice:

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

(c) ak hodnota zrýchlenia prevodového pomeru i presiahne **2,0 m/s²**, použije sa prvý prevodový stupeň, ktorý poskytne akceleráciu nižšiu než **2,0 m/s²**, s výnimkou prípadu, ak prevodový pomer $i+1$ poskytne zrýchlenie nižšie než a_{urban} . V tomto prípade sa použijú dva prevody, i a $i+1$, vrátane prevodu i so zrýchlením vyšším než **2,0 m/s²**. V iných prípadoch sa nepoužije ďalší prevodový stupeň. Dosiagnuté zrýchlenie $a_{\text{wot test}}$ počas skúšky

sa použije na výpočet čiastočného výkonového faktora k_p namiesto $a_{wot\ ref}$.

sa použije na výpočet čiastočného výkonového faktora k_p namiesto $a_{wot\ ref}$.

Odôvodnenie

Dostupné štatistiky o jazde, ktoré sa používajú, týkajúce sa nového celosvetového skúšobného postupu pre ľahké úžitkové vozidlá ukazujú, že miera zrýchlenia vyššia ako $2,0\text{ m/s}^2$ nie je odôvodnená. Okrem toho povinný monitorovací postup týkajúci sa tohto nového nariadenia medzi rokmi 2007 a 2010 vychádzal z definície skúšky so zrýchlením $2,0\text{ m/s}^2$.

Pozmeňujúci a dopĺňujúci návrh 51

Návrh nariadenia Príloha III

Text predložený Komisiou

Príloha III Limitné hodnoty

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne tieto limity:

Kategória vozidla	Opis kategórie vozidla	Limitné hodnoty vyjadrené v dB(A) [decibeloch(A)]					
		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre registráciu, predaj a uvedenie vozidiel do prevádzky	
		Fáza 1 v platnosti od [2 rokov po uverejnení]		Fáza 2 v platnosti od [5 rokov po uverejnení]		Fáza 3 v platnosti od [7 rokov po uverejnení]	
		Všeobecné	Terénne	Všeobecné	Terénne	Všeobecné	Terénne
<i>M</i>	Vozidlá používané na prepravu osôb						
<i>M₁</i>	Počet miest < 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	Počet miest < 9; pomer výkonu k hmotnosti > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	počet miest > 9; hmotnosť < 2 tony	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	počet miest > 9; 2 tony < hmotnosť < 3,5 tony	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	počet miest > 9; 3,5 tony <	76	78	74	76	74	76

	<i>hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora > 150 kW</i>						
<i>M₃</i>	<i>počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>
<i>M₃</i>	<i>počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora > 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>79</i>	<i>75</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>77</i>
<i>N</i>	<i>Vozidlá používané na prepravu tovaru</i>						
<i>N₁</i>	<i>hmotnosť < 2 tony</i>	<i>71</i>	<i>71</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>
<i>N₁</i>	<i>2 tony < hmotnosť < 3,5 tony</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>70</i>	<i>71</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora < 75 kW</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>72</i>	<i>73</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; 75 < menovitý výkon motora < 150 kW</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora > 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>79</i>	<i>75</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>77</i>
<i>N₃</i>	<i>hmotnosť > 12 ton; 75 < menovitý výkon motora < 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>75</i>	<i>76</i>
<i>N₃</i>	<i>hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora > 150 kW</i>	<i>80</i>	<i>82</i>	<i>78</i>	<i>80</i>	<i>78</i>	<i>80</i>
<i>*</i>	<i>Zvýšené limitné hodnoty sú platné len vtedy, ak vozidlo vyhovuje príslušnej definícii terénnych vozidiel uvedenej v bode 4 oddielu A prílohy II k smernici EÚ 2007/46/ES.</i>						
<i>**</i>	<i>Pre vozidlá v kategórii M₁ sú zvýšené limitné hodnoty pre terénne vozidlá platné len v prípade, že maximálna povolená hmotnosť je > 2 tony.</i>						

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Príloha III
Limitné hodnoty

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II *a zaokrúhlená nadol na najbližšie celé číslo, ak je zlomková časť menšia ako 0,5, a zaokrúhlená nahor na najbližšie celé číslo, ak je zlomková časť rovná alebo väčšia ako 0,5*, nepresiahne tieto limity:

Kategória a vozidla	Opis kategórie vozidla	Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel v dB(A) [decibely(A)]*	Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel a registráciu, predaj a uvedenie nových vozidiel do prevádzky vyjadrené v dB(A) [decibely(A)]*
		Fáza 1 v platnosti od [6 rokov po uverejnení]	Fáza 2 v platnosti od [8 rokov po uverejnení]
M	Vozidlá používané na prepravu osôb		
M₁	Počet miest 9; ≤ 125 kW/tonu	68	68
	počet miest ≤ 9; 125 kW/tonu < pomer výkonu k hmotnosti ≤ 150 kW/tonu	69	69
	počet miest ≤ 9; pomer výkonu k hmotnosti > 150 kW/tonu	71	71
M₂	počet miest > 9; hmotnosť' ≤ 2,5 tony	69	69
	počet miest > 9; 2,5 tony < hmotnosť' < 3,5 tony;	71	71
	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť' < 5 ton;	72	72
M₃	počet miest > 9; hmotnosť' > 5 ton; menovitý výkon motora ≤ 180kW	73	73
	počet miest > 9; hmotnosť' > 5 ton; 180 kW < menovitý výkon motora ≤ 250kW	75	75
	počet miest > 9; hmotnosť' > 5 ton; menovitý výkon motora > 250kW	76	76
N	Vozidlá používané na prepravu tovaru		
N₁	hmotnosť' < 2,5 tony	69	69
	2,5 tony < hmotnosť' < 3,5 tony	70	70
N₂	3,5 tony < hmotnosť' < 12 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	72	72
	3,5 tony < hmotnosť' < 12 ton; menovitý výkon motora > 150kW	75	75
N₃	hmotnosť' > 12 ton; menovitý výkon motora ≤ 180kW	75	75
	hmotnosť' > 12 ton; 180 < menovitý výkon motora ≤ 250kW	77	77

	<i>hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora > 250 kW</i>	79	79
*	<i>Limitné hodnoty sa zvyšia o 1dB v prípade vozidiel, ktoré zodpovedajú príslušnej definícii terénnych vozidiel uvedenej v bode 4 oddielu A prílohy II k smernici 2007/46/ES.</i>		

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Príloha VI – bod 3 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Musí sa vybrať jedno vozidlo a podrobiť skúškam uvedeným v bode 2. Ak výsledky skúšky spĺňajú požiadavky na zhodu výroby uvedené v prílohe X smernice 2007/46/ES, vozidlo sa považuje za vyhovujúce ustanoveniam o zhode výroby.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Musí sa vybrať jedno vozidlo a podrobiť skúškam uvedeným v bode 2. Ak výsledky skúšky spĺňajú požiadavky na zhodu výroby uvedené v prílohe X smernice 2007/46/ES, vozidlo sa považuje za vyhovujúce ustanoveniam o zhode výroby. ***Uplatniteľné požiadavky na zhodu výroby predstavujú limitné hodnoty stanovené v prílohe III s dodatočnou maržou 1 dB (A).***

Odôvodnenie

V prípade kontrol zhody výroby sa stanovuje dodatočná marža + 1 dB v súlade s ďalšími nariadeniami, napríklad nariadením č. 661/2009, a s ustanoveniami súčasných právnych predpisov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Príloha VII – bod 1 – poznámka pod čiarou 1

Text predložený Komisiou

^{1/} ***ISO10844:1994.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

^{1/} ***Počas prvých piatich rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia môžu výrobcovia používať buď skúšobnú dráhu osvedčenú podľa ISO 10844:1994 alebo ISO 10844:2011. Po tomto dátume výrobcovia používajú len skúšobnú dráhu v súlade s ISO 10844:2011.***

Odôvodnenie

Norma ISO 10844:1994 bola v marci 2011 aktualizovaná na novú normu ISO – ISO 10844:2011. Nové znenie však ešte nebolo zavedené do všetkých nariadení EHK OSN týkajúcich sa zariadení na skúšanie vozidiel a pneumatík. Preto je dôležité, aby sa zabezpečilo prechodné obdobie medzi týmito dvomi normami, aby sa poskytla výrobcom možnosť prestavať všetky dráhy, ak je to potrebné, a aby EHK OSN zaviedla odkazy na novú normu vo vlastných nariadeniach.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Príloha VII – bod 3.2.2 – odsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Okrem požiadaviek uvedených v bodoch 1 až 3.2.2 musia byť splnené tieto požiadavky:

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Okrem požiadaviek uvedených v bodoch 1 až 3.2.2 musia byť splnené tieto požiadavky ***ISO 10844:2011 alebo by sa mal uviesť odkaz na ISO 10844:1994 počas 5-ročného prechodného obdobia:***

Odôvodnenie

Táto požiadavka by mala byť v súlade s odsekom 1 prílohy VII tohto nariadenia a činnosťou EHK OSN. Požiadavky stanovené v písmenách a) až g) sú prevzaté z normy ISO 10844:2011. Táto norma však ešte nie je zahrnutá v žiadnom nariadení EHK OSN. Je preto potrebné uviesť odkazy na predchádzajúce znenie normy ISO 10844:1994 na päťročné prechodné obdobie s cieľom umožniť EHK OSN zmenu vlastných nariadení a aby skúšobné zariadenia mohli zaviesť požadované zmeny vyplývajúce zo znenia tejto normy z roku 2011.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 55

Návrh nariadenia

Príloha VII – bod 4.3

Text predložený Komisiou

4.3. Na účely tejto normy sa vykonajú merania hĺbky štruktúry na minimálne 10 miestach rovnomerne rozmiestnených pozdĺž stôp kolies skúšobného pásu a priemerná hodnota sa porovná so stanovenou minimálnou hĺbkou štruktúry povrchu. Opis postupu pozri v norme ***ISO 10844:1994***.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

4.3. Na účely tejto normy sa vykonajú merania hĺbky štruktúry na minimálne 10 miestach rovnomerne rozmiestnených pozdĺž stôp kolies skúšobného pásu a priemerná hodnota sa porovná so stanovenou minimálnou hĺbkou štruktúry povrchu. Opis postupu pozri v norme ***ISO 10844:2011***.

Odôvodnenie

Nariadenie by malo byť v súlade so súčasnými normami ISO.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Príloha VIII – bod 2.3 – riadok 4 „zrýchlenie vozidla“

Text predložený Komisiou

Zrýchlenie vozidla a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 5,0$
m/s²

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Zrýchlenie vozidla a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 4,0$
m/s²

Odôvodnenie

Miera zrýchlenia požadovaná v skúške ASEP a stanovená v návrhu Komisie nereprezentuje podmienky jazdy v meste. Skúška je čoraz komplikovanejšia a je zložité dôsledne ju zopakovať pri vyššom zrýchlení. Údaje použité pre ASEP nevyplývajú z údajov metódy B. V skutočnosti metódy B a ASEP spolu nesúvisia, a preto sa zmena metódy B nemusí opakovať v skúške ASEP. Okrem toho nebolo vykonané úplné posúdenie vplyvu s cieľom zohľadniť zmenu zo 4,0 m/s² na 5,0 m/s².

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 57

Návrh nariadenia

Príloha VIII – bod 2.4 – odsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Na to, aby bola skúška ASEP reprezentatívna a opakovateľná (pre orgán typového schválenia), sa vozidlá skúšajú pomocou výrobného nastavenia prevodovky.

Odôvodnenie

Používanie výrobného nastavenia prevodovky je dôležité z týchto dôvodov: keďže prevodovka musí byť prevádzkovaná mimo jej zvyčajných parametrov a nastavenie je potrebné na držanie zvoleného prevodu počas skúšky ASEP; so zreteľom na uvedené, špeciálne nastavenie nie je pre vyrábané vozidlá k dispozícii. Zhodu výroby preto nie je možné dosiahnuť. Nelineárne zrýchlenie: držanie vysokého numerického rýchlostného stupňa a používanie plného výkonu pri nízkych ot/min (otáčky za minútu) môže zapríčiniť, že ot/min motora sa prudko zvýšia. Prudké zvýšenie otáčok je zapríčinené meničom krútiaceho momentu, ktorý sa prešmykuje pri nízkych ot/min motora.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 58

Návrh nariadenia

Príloha IX – časť A – bod 1

Text predložený Komisiou

Systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS) je **zariadenie generujúce zvuk, ktorého cieľom je upozorniť** chodcov a zraniteľných používateľov ciest.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS) je **systém pre hybridné elektrické a elektrické vozidlá cestnej dopravy, ktoré chodcov a zraniteľných používateľov ciest informuje o prevádzke vozidla.**

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu AVAS v príslušnej prílohe IX by malo byť v súlade s vymedzením pojmu AVAS v článku 3 ods. 21.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 59

Návrh nariadenia

Príloha IX – časť A – bod 4 – písmeno a

Text predložený Komisiou

(a) Zvukom, ktorý má generovať systém AVAS, by mal byť nepretržitý zvuk upozorňujúci chodcov a zraniteľných používateľov ciest na vozidlo v prevádzke.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(a) Zvukom, ktorý má generovať systém AVAS, by mal byť nepretržitý zvuk upozorňujúci chodcov a zraniteľných používateľov ciest na vozidlo v prevádzke. **Hladina zvuku by mala zreteľne poukazovať na reakcie vozidla a mala by byť podobná zvuku vozidla rovnakej kategórie vybaveného spaľovacím motorom.**

Prijateľné však nie sú nasledujúce a im podobné druhy zvukov:

(i) zvuk sirény, zvonkohry, zvonu alebo sanitky

(ii) zvuk poplašných zariadení, napr. protipožiarneho alarmu, poplašného zariadenia proti vlámaniu, dymového alarmu

(iii) prerušovaný zvuk

Treba sa vyhýbať nasledujúcim a im podobným druhom zvukov:

(iv)melodické zvuky, zvuky zvierat, zvuk hmyzu

(v)zvuky, ktoré neumožňujú presne identifikovať prítomnosť vozidla a/alebo jeho prevádzku (napr. zrýchľovanie, spomaľovanie atď.)

Odôvodnenie

Vymenovanie rôznych typov zvuku, ktoré nie sú prijateľné pre využitie v systéme AVAS, by sa malo radšej nahradiť jasnou charakteristikou vlastností zvuku, ktorý je prijateľný.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 60

Návrh nariadenia

Príloha IX – časť A – bod 4 – písmeno b a písmeno c

<i>Text predložený Komisiou</i>	
<u>Príloha IX</u>	
(b)	Zvuk generovaný systémom AVAS by mal umožniť ľahko identifikovať správanie <i>sa</i> vozidla <i>napr.</i> tým, že zmena hladiny zvuku alebo jeho charakteristík je automaticky zosynchronizovaná s rýchlosťou vozidla.
(c)	Hladina zvuku generovaného systémom AVAS by nemala byť vyššia, ako je približná hladina zvuku podobného vozidla rovnakej kategórie vybaveného spaľovacím motorom a prevádzkovaného za rovnakých podmienok. Ohľad na životné prostredie Pri vývoji systému AVAS sa musí prihliadať na celkový vplyv hluku na obyvateľov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

<u>Príloha IX</u>	
(b)	Zvuk generovaný systémom AVAS musí umožniť ľahko identifikovať správanie vozidla a smer jazdy <i>napríklad</i> tým, že zmena hladiny zvuku alebo jeho charakteristík je automaticky zosynchronizovaná s rýchlosťou vozidla.
(c)	Hladina zvuku generovaného systémom AVAS nesmie byť vyššia, ako je približná hladina zvuku podobného vozidla rovnakej kategórie vybaveného spaľovacím motorom a prevádzkovaného za rovnakých podmienok. Ohľad na životné prostredie Pri vývoji systému AVAS sa musí prihliadať na celkový vplyv hluku na obyvateľov.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Hlavným cieľom návrhu nariadenia vypracovaného Komisiou o hladine hluku motorových vozidiel je ochrana verejného zdravia a životného prostredia prostredníctvom opatrení na zníženie hladiny hluku motorových vozidiel.

Návrhom by sa zaviedla nová skúšobná metóda na meranie úrovne hluku motorových vozidiel a nových limitných hodnôt hluku pre rôzne kategórie ľahkých, stredne veľkých a ťažkých vozidiel.

Spravodajca podporuje celkové smerovanie návrhu Komisie ako dôležitý krok smerom k riešeniu vplyvu emisií hluku z motorových vozidiel na verejné zdravie a životné prostredie. Spravodajca sa však domnieva, že návrhu Komisie by prispelo niekoľko dodatkov a technických prispôbení, a to najmä s cieľom poskytnúť podnety z hľadiska výroby a nákupu vozidiel s nižšími hladinami hluku. Spravodajca tiež uznáva, že hluk z motorových vozidiel pochádza z viacerých zdrojov vrátane motora, pneumatík, povrchu vozovky a aerodynamického hluku.

V návrhu Komisie sa v súčasnosti kladie nedostatočný dôraz na poskytovanie informácií spotrebiteľom o hladinách hluku z motorových vozidiel. Spravodajca by podporil zavedenie systému označovania emisií hluku z vozidiel s cieľom presadzovať nízko hlukové vozidlá a umožniť spotrebiteľom uskutočniť informovaný výber pred nákupom vozidla.

Kvalita povrchu ciest má tiež zásadný vplyv na emisie hluku valenia vozidiel. Spravodajca sa domnieva, že návrh Komisie by sa dal zlepšiť zavedením systému klasifikácie ciest, ktorý by umožnil členským štátom a ich celoštátnym a miestnym orgánom efektívnejšie sledovať a posudzovať kvalitu povrchu ich vozoviek s cieľom znížiť vplyv na celkové hladiny hluku.

Spravodajca by tiež predložil niekoľko zmien a doplnení technických požiadaviek upravujúcich metódy merania hladín hluku motorových vozidiel a ustanovení upravujúcich limitné hodnoty s cieľom aktualizovať návrh vzhľadom na technický pokrok v oblasti skúšobných postupov a zlepšiť celkovú realizovateľnosť požiadaviek. Zahŕňalo by to zmenu ustanovení upravujúcich plnú hĺbku dezény a mieru zrýchlenia, pokiaľ ide o podmienky výberu prevodových stupňov. Spravodajca by tiež navrhol niekoľko zmien kategorizácie vozidiel, čo sa týka uplatniteľnosti limitných hodnôt hluku.

Záverom, spravodajca sa domnieva, že stanovenie limitných hodnôt (a termínov, keď sa tieto hodnoty uplatňujú) pre kategórie vozidiel stanovených v prílohe III návrhu Komisie predstavuje základný prvok nariadenia, o ktorom by mali rozhodovať spoluzákonodarcovia. Z tohto dôvodu spravodajca nemôže podporiť návrh udeliť Komisii právomoc na zmenu a doplnenie týchto aspektov nariadenia prostredníctvom delegovaných aktov, a preto navrhuje, aby akékoľvek budúce zmeny a doplnenia podliehali spolurozhodovaniu v rámci riadneho legislatívneho postupu.

25.6.2012

STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hladine hluku motorových vozidiel
(COM(2011)0856 – C7-0487/11 – 2011/0409(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko: Anja Weisgerber

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Motorová doprava je jedným z hlavným zdrojov znečistenia hlukom. Trvalé vystavenie vysokým hladinám hluku sa považuje za príčinu zvýšeného výskytu srdcovocievnych ochorení, poškodenia kognitívnych funkcií, porúch spánku a hučania v ušiach. Spravodajkyňa dôrazne podporuje cieľ navrhovaného nariadenia zredukovať environmentálny hluk znížením limitných hodnôt hluku a zavedením novej a zdokonalenej skúšobnej metódy merania emisií hluku. Hraničné hodnoty hluku však musia byť ambiciózne, no zároveň aj technicky uskutočniteľné. Pritom treba mať na pamäti, že hluk sa meria logaritmickou mierkou a zníženie o 3 decibely (dB) spôsobí zníženie hluku o 50 %.

Požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel existujú okrem iného aj pre emisie CO₂ a znečisťujúce látky (normy Euro 5/6 a Euro VI). Opatrenia prijaté na zosúladienie s týmito emisnými požiadavkami sú sčasti v rozpore s opatreniami na znižovanie hluku vozidiel. Napríklad opatrenia na znižovanie emisií hluku môžu zvýšiť hmotnosť vozidla, čo zase vedie k zvýšeniu emisií CO₂. Prostredníctvom rôznych požiadaviek EÚ na typové schválenie by sa mala vytvoriť potrebná rovnováha medzi rôznymi cieľmi a mal by sa sledovať všeobecný prístup, ako pokračovať v procese premeny vozidiel na tichšie, bezpečnejšie a ekologickejšie. Navyše opatrenia na znižovanie hladiny hluku vozidla by nemali viesť k zníženiu bezpečnosti na cestách, napríklad zvláštne nízko hlukové povrchy vozoviek dokážu významne znížiť hluk valenia pneumatiky a spôsobiť dlhšie brzdné dráhy. Okrem hraničných hodnôt hluku z vozidiel spravodajkyňa takisto zdôrazňuje, že je dôležité brať do úvahy aj ostatné zdroje environmentálneho hluku, ako sú povrch vozoviek, riadenie dopravy alebo správanie vodičov.

Hoci sa spravodajkyňa zasadzuje o cieľ predloženého nariadenia, navrhuje určité zmeny a doplnenia s cieľom jednoduchšie dosiahnuť stanovené ciele. V záujme zvýšenia pozitívnych vplyvov na zdravie a posilnenia právnej istoty by sa mali určiť dlhodobé limitné hodnoty hluku. Potrebné úpravy by sa mali vykonať aj v kategóriách vozidiel. Súčasné právne predpisy o emisiách hluku z vozidiel stanovujú rôzne limitné hodnoty pre rôzne kategórie

a podkategórie vozidiel. Tieto podkategórie boli stanovené ešte v roku 1970 a od roku 1985 sa nezmenili. Spravodajkyňa preto navrhuje aktualizovať tieto podkategórie a systém klasifikácie vozidiel prispôbiť najnovším technickým normám. Takéto úpravy by mali umožniť stanoviť ambiciózne limitné hodnoty hluku a optimalizovať zníženie celkového hluku. Bližšie rozlíšenie kategórií vozidiel nám umožní stanoviť ambicióznejšie limitné hodnoty hluku pre vozidlá s nižším výkonom motora a reálnejšími limitnými hodnotami hluku pre vozidlá s vyšším výkonom. Nové dlhodobé limitné hodnoty hluku si vyžadujú úplne novú podobu pre každé vozidlo.

Spravodajkyňa sa taktiež nazdáva, že nariadenie by malo odrážať aj rozdiely vo vývoji a výrobe osobných automobilov a ťažkých úžitkových vozidiel. Tieto rozdiely sa musia prejavovať aj v rôznom načasovaní jednotlivých fáz, na ktoré sa limitné hodnoty hluku vzťahujú. Spravodajkyňa preto navrhuje rôzne fázy pre osobné a úžitkové vozidlá.

Transparentnosť je kľúčovým prvkom zodpovednej spotrebiteľskej politiky a výbor IMCO sa o ňu odjakživa zasadzuje. Zabezpečenie dostupnosti jasných a transparentných informácií o emisiách hluku každého vozidla umožní spotrebiteľom vychádzať pri rozhodovaní o kúpe vozidla z hladiny hlukových emisií. Tá istá informácia poskytnutá orgánom verejnej správy ich oprávni stanoviť vhodné stimuly pre nasadenie tichších vozidiel, napríklad stanovením noriem obstarávania pre autobusové parky, umožňujúca len najtichším vozidlám preferenčný prístup do niektorých citlivých obytných zón alebo len v určité hodiny počas dňa. V súčasnosti už existujú označenia pre emisie CO₂, spotrebu paliva a hlučnosť pneumatík a podobné označenie by sa malo zaviesť aj pre hladiny hluku vozidiel.

Pokiaľ ide o elektrické a hybridné vozidlá, smernica by mala určiť technické normy zavedením požiadaviek na minimálnu hlučnosť elektrických vozidiel. EHK OSN vytvorila pracovnú skupinu pre minimálne hladiny hluku tichých vozidiel a diskutuje o možnosti zosúladiť požiadavky na akustické systémy na signalizáciu približujúceho sa vozidla (Approaching Vehicle Audible Systems – AVAS).

POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor zaradil do svojej správy tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1

Návrh nariadenia Odôvodnenie 1a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1a. Požiadavky EÚ na typové schválenie existujú okrem iného pre emisie CO₂ (nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009,

ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel¹, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel² a pre emisie znečisťujúcich látok (nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel³ a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel⁴). Technické požiadavky týkajúce sa hraničných hodnôt CO₂ a emisií znečisťujúcich látok nesmú byť v rozpore s požiadavkami na znižovanie emisií hluku. V požiadavkách EÚ na typové schvaľovanie by sa preto mala nájsť rovnováha medzi oboma cieľmi.

¹ Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

² Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

³ Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1.

Odôvodnenie

Technické opatrenia na znižovanie emisií CO₂ zahŕňajú aj opatrenia na zníženie hmotnosti vozidiel, kým technické opatrenia zamerané na znižovanie hluku, ako sú zvukové izolácie, bežne zvyšujú hmotnosť vozidla a zvyšujú aj emisie CO₂. Zvukové izolácie okrem toho znižujú hlučnosť, no zároveň zvyšujú riziko vzplanutia motora.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 1a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1a. Z približne 500 miliónov občanov EÚ je približne 300 miliónov registrovaných ako vodiči. V Európskej únii sa registruje 22 % všetkých vozidiel sveta a vyrába 25 % všetkých vozidiel sveta. Európsky automobilový priemysel vyrobí každý rok 17 miliónov nových vozidiel. Tieto údaje majú v súčasnosti rastúci trend.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8a. Technické opatrenia na zníženie hluku motorových vozidiel znamenajú plniť súbor požiadaviek, ktoré si vzájomne odporujú, napríklad pri zachovaní nízkej ceny a efektivity znížiť spolu s hlukom aj emisie znečisťujúcich látok a zaručiť vyššiu bezpečnosť jazdy. Úsilie o rovnocenné splnenie všetkých týchto požiadaviek a dosiahnutie rovnováhy medzi nimi veľmi často vedie automobilový priemysel na hranice fyzickej realizovateľnosti. Vývojárom automobilov sa znovu a znovu darí posúvať tieto hranice uplatňovaním nových, inovatívnych materiálov a metód. Právnymi predpismi sa musí v realistickej časovej lehote stanoviť jasný časový rámec pre inovácie. Rámec sa stanovuje v tomto nariadení, ktoré tým poskytuje okamžitý stimul pre inovácie v súlade s potrebami spoločnosti, pričom zároveň priemyslu ponecháva potrebnú hospodársku slobodu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8b. Hluk je najmä lokálny problém, ktorý si však vyžaduje riešenie na úrovni celej Únie. Prvým krokom akejkoľvek udržateľnej politiky v oblasti hluku musí byť vytvorenie opatrení na zníženie hladín hluku pri zdroji. Motorové vozidlo ako zdroj hluku, na ktorý sa zameriava toto nariadenie, je podľa definície pohyblivé, takže opatrenia len na úrovni členských štátov by neboli dostatočné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9a. Poskytovanie informácií o emisiách hluku spotrebiteľom, správcom vozových parkov a orgánom verejnej správy môže ovplyvniť rozhodnutia o kúpe a urýchliť prechod na tichšie vozidlá. S cieľom poskytnúť spotrebiteľovi potrebné informácie by mal výrobca dodať údaje o hladinách hluku v súlade s harmonizovanými metódami skúšania na predajnom mieste a v technických propagačných materiáloch. Označenia porovnateľné s označeniami pre informácie o emisiách CO₂, spotrebe paliva a hlučnosti pneumatík by mali spotrebiteľov informovať o hlukových emisiách vozidla.

Odôvodnenie

Až doteraz nie je možné zistiť hlučnosť vozidla. V nariadení 1222/2009 o označovaní pneumatík sa vyžaduje poskytovanie informácií o hluku z pneumatík v predajných miestach a propagačných materiáloch. V záujme presadzovania vozidiel s nízkym hlukom a toho, aby

zákazníci mali možnosť informovane sa rozhodnúť o nákupe, bude výrobca povinný uvádzať hlučnosť vozidla. Celoštátne a miestne a obecné orgány verejnej správy zohrávajú ústrednú úlohu ako hlavní nákupcovia vozidlových parkov, najmä vozidiel verejnej hromadnej dopravy a vozidiel miestnych samospráv, a majú zodpovednosť za vykonávanie smernice 2002/49/ES, ktorej cieľom je znížiť environmentálny hluk v mestských oblastiach a v rámci veľkých projektov dopravnej infraštruktúry.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9a. Pri osobných automobiloch dominujú počas jazdy pri priemernej rýchlosti do 45 km/h ešte hluk motora a výfukového systému, pri jazde prekračujúcej túto rýchlosť prevláda hluk pneumatík a vetra. Tento hluk pneumatík a vetra vzniká nezávisle od typu motora a jeho výkonu. Vďaka vývoju dizajnu vozidiel od 70. rokov 20. storočia sa motory stali podstatne tichšími, v priemere sa však zvýšil výkon a hmotnosť. Zvýšenie hmotnosti motorov a zlepšenie bezpečnosti jazdy malo za následok zvýšenie celkovej hmotnosti vozidiel, čo znamenalo nutné rozšírenie plochy pneumatík, ktorá prichádza do kontaktu s povrchom vozovky, aby sa zvýšila stabilita vozidla. Každým rozšírením tejto plochy sa zvyšuje hluk pneumatík vozidla.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

12a. Riešenie problému hluku pri zdroji, ktoré je cieľom tohto nariadenia, má menší potenciál zníženia hluku v porovnaní s opatreniami na zmenu zloženia povrchu vozovky, s ktorým

prichádzajú pneumatiky vozidla do kontaktu. Zníženie hluku týmto spôsobom by bolo technicky podstatne jednoduchšie. Existujúce druhy asfaltu, ako sú tichý asfalt, asfalt tlmiaci hluk alebo hlukovo optimalizovaný asfalt, ktoré sa používajú v rámci holistického prístupu kombinujúceho rôzne jednoduché stavebné opatrenia, sa už môžu používať na zníženie úrovni hluku na miestnej báze o 10 dB. Toto nariadenie neuplatňuje tento účinný prístup na problém miestnych zdrojov hluku, keďže by to znamenalo značné zaťaženie verejných rozpočtov najmä miestnych orgánov. V čase fiškálnej krízy je ťažké odôvodniť takýto prístup, ktorý by tiež narúšal oblasti regionálnej a štrukturálnej politiky.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Článok 3 – bod 21a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

21a. „predajné miesto“ znamená miesto, kde sa vozidlo ponúka spotrebiteľom na predaj.

Odôvodnenie

Aby sa zabezpečilo, že spotrebiteľia budú mať prístup k relevantným informáciám pri zvažovaní kúpy vozidla, mali by byť údaje o hlučnosti všeobecne dostupné. (Návrhy v súlade s článkom 3 nariadenia 1222/2009 o označovaní pneumatík vrátane emisií hluku).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Článok 3 – bod 21b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

21b. „technický propagačný materiál“ znamená technické príručky, brožúry a katalógy (či už v tlačenej, elektronickej

alebo online podobe), ako aj webové stránky, ktorých zámerom je predávať vozidlá spotrebiteľom.

Odôvodnenie

Aby sa zabezpečilo, že spotrebitelia budú mať prístup k relevantným informáciám pri zvažovaní kúpy vozidla, mali by byť údaje o hlučnosti všeobecne dostupné. (Návrhy v súlade s článkom 3 nariadenia 1222/2009 o označovaní pneumatík vrátane emisií hluku).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne limity ustanovené v prílohe III.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Podmienky skúšania stanovené v prílohe II zohľadnia typické podmienky jazdy na ceste a požiadavky na skúšky iných podstatných častí vozidla, na ktoré sa už vzťahuje nariadenie (ES) č. 661/2009.

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne limity ustanovené v prílohe III.

Odôvodnenie

V súlade so zásadami lepšej právnej regulácie je dôležité zabezpečiť, aby podmienky skúšania v tomto nariadení nemali neprimeraný vplyv na výrobcov dielov, ktorí už uskutočnili významné kroky smerom ku znižovaniu emisií hluku, najmä v odvetví výroby pneumatík. V tomto kontexte je potrebné zdôrazniť presnosť podmienok skúšania a „typické podmienky jazdy na ceste“ by mali byť stanovené ako podmienka na potvrdenie platnosti limitov uvedených v prílohe III.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 1 – pododseky 1a a 1b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Vozidlá automaticky splňajú požiadavky prílohy X, ak výrobca vozidla poskytne orgánu udeľujúcemu typové schválenie technické dokumenty preukazujúce

rozdiel medzi maximálnymi a minimálnymi otáčkami motora vozidiel na úrovni $BB'17 \leq 0,15 \times S$ pre akúkoľvek podmienku skúšky v rámci rozsahu ovládania ASEP vymedzeného v bode 3.3. prílohy VIII s ohľadom na podmienky stanovené v prílohe II.

Vozidlá kategórie N_1 majú z ASEP výnimku, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) objem motora $\leq 660 \text{ cm}^3$ a pomer výkonu a hmotnosti vypočítaný pomocou maximálnej povolenej hmotnosti vozidla ≤ 35 ;

b) užitočné zaťaženie $\geq 850 \text{ kg}$ a pomer výkonu a hmotnosti vypočítaný s použitím maximálnej povolenej hmotnosti vozidla ≤ 40 .

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zavádza primerané požiadavky pre MSP uskutočňujúce prestavby. Okrem toho, norma ASEP združenia UNICE je prispôsobená reakciám bežných vozidiel kategórie M_1 a príslušná odborná skupina odporučila výnimku pre iné kategórie. Dodatočné ustanovenia o emisiách hluku (ASEP) majú zabrániť neočakávaným emisiám hluku, ktoré nesúvisia s výsledkami skúšania pri typovom schvaľovaní. Keďže v prípade dodávkových áut kategórie N_1 nebol tento jav dosiaľ nikdy pozorovaný, tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zabezpečuje, aby mali výnimku z osobitného skúšania ASEP.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12

Návrh nariadenia Článok 8a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 8 a (nový)

Informácie

Výrobcovia a distribútori vozidiel zabezpečia, aby v prípade každého vozidla bola na dobre viditeľnom mieste v predajnom mieste a v technických propagačných materiáloch uvedená informácia o hladine hluku v decibeloch (dB(A)) v súlade s harmonizovanými skúšobnými metódami typového

schvaľovania.

Komisia predloží Parlamentu a Rade návrh na informácie pre spotrebiteľov najneskôr jeden rok od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Informácie pre spotrebiteľov možno zahrnúť do smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov¹. Pre emisie hluku sa použije rovnaká metóda zverejnenia ako pre emisie CO₂.

¹ Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

Odôvodnenie

Spotrebiteľom doteraz nebolo umožnené dozvedieť sa údaje o hladine hluku vozidla. V záujme propagácie nízko hlukových vozidiel, a aby sa zákazníkom poskytla možnosť uskutočniť informovaný výber pred samotnou kúpou, výrobca a distribútor sú povinní viditeľne zverejniť údaj o hladine hluku vozidla.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do vozidiel systém AVAS, musia byť splnené požiadavky prílohy X.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do vozidiel systém AVAS, **zabezpečia, aby zvuk, ktorý má generovať systém AVAS, bol nepretržitým zvukom upozorňujúcim chodcov a zraniteľných používateľov ciest na vozidlo v prevádzke. Hladina zvuku by mala zreteľne poukazovať na reakcie vozidla a nemala by byť vyššia, ako je približná hladina zvuku podobného vozidla rovnakej kategórie vybaveného spaľovacím motorom a prevádzkovaného za rovnakých podmienok. Zároveň** musia byť splnené požiadavky podľa prílohy X.

Odôvodnenie

Hlavné požiadavky pre systém AVAS by sa mali objaviť v príslušnom článku, a nie v prílohe. V prípade, že pracovná skupina EHK OSN prijme nariadenie s celosvetovo harmonizovanými normami pre AVAS, požiadavky EÚ by sa mali náležite zmeniť a doplniť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

V prípade, že pracovná skupina EHK OSN pre minimálne hladiny hluku tichých vozidiel prijme nariadenie EHK OSN, Komisia prehodnotí možnosť nahradiť technické požiadavky uvedené v prílohe X priamym odkazom na príslušné požiadavky nariadenia EHK OSN a prípadne predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie prílohy X.

Odôvodnenie

Hlavné požiadavky pre systém AVAS by sa mali objaviť v príslušnom článku, a nie v prílohe. V prípade, že pracovná skupina EHK OSN prijme nariadenie s celosvetovo harmonizovanými normami pre AVAS, požiadavky EÚ by sa mali náležite zmeniť a doplniť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1. Komisia je splnomocnená *prijímať* delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I až **XI**.

1. Komisia je splnomocnená *prijat'* delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I až **II a IV až X**.

Odôvodnenie

V súlade s článkom 290 ZFEÚ sa môžu na Komisiu delegovať len nepodstatné prvky legislatívneho aktu, kým podstatné prvky sa vyhradza pre samotný legislatívny akt. Ustanovenia prílohy III, teda limitné hodnoty hluku a čas na prípravu (fázy), sú podstatné

prvky návrhu, a preto sú vyhradené pre spoluzákonodarcov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Pokiaľ limitné hodnoty pre skúšobnú metódu ustanovuje predpis EHK OSN č. 51, Komisia **zváži** možnosť nahradiť technické požiadavky ustanovené v prílohe III priamym odkazom na zodpovedajúce požiadavky v predpisoch EHK OSN č. 51 a č. 59.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Pokiaľ limitné hodnoty pre skúšobnú metódu ustanovuje predpis EHK OSN č. 51, Komisia **prehodnotí** možnosť nahradiť technické požiadavky ustanovené v prílohe III priamym odkazom na zodpovedajúce požiadavky v predpisoch EHK OSN č. 51 a č. 59 **a prípadne predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie prílohy III.**

Odôvodnenie

V súlade s článkom 290 ZFEÚ sa môžu na Komisiu delegovať len nepodstatné prvky legislatívneho aktu, kým podstatné prvky sú vyhradené pre samotný legislatívny akt. Ustanovenia prílohy III, teda limitné hodnoty hluku a čas na prípravu (fázy), sú podstatné prvky návrhu, a preto sú vyhradené pre spoluzákonodarcov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 4.1.2.1.4.1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

(a) Ak niektorý špecifický prevodový pomer poskytne zrýchlenie v pásme tolerancie $\pm 5\%$ referenčného zrýchlenia $a_{\text{wot ref}}$, ktoré nie je vyššie než **3,0 m/s²**, skúšajte s týmto prevodovým stupňom.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(a) Ak niektorý špecifický prevodový pomer poskytne zrýchlenie v pásme tolerancie $\pm 5\%$ referenčného zrýchlenia $a_{\text{wot ref}}$, ktoré nie je vyššie než **2,0 m/s²**, skúšajte s týmto prevodovým stupňom.

Odôvodnenie

S cieľom simulovať situáciu v reálnej doprave v mestách by maximálne zrýchlenie malo byť na úrovni 2,0 m/s².

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 4.1.2.1.4.1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

(b) Ak žiadny z prevodových stupňov neposkytuje požadované zrýchlenie, potom zvolte prevodový pomer i , ak je zrýchlenie vyššie, a prevodový pomer $i+1$, ak je zrýchlenie nižšie ako referenčné zrýchlenie. Ak hodnota zrýchlenia pri prevodovom pomere i nie je vyššia než **3,0 m/s²**, použite pre skúšku obidva prevodové pomery. Pomer váženia vo vzťahu k referenčnému zrýchleniu $a_{\text{wot ref}}$ sa vypočíta pomocou rovnice: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(b) Ak žiadny z prevodových stupňov neposkytuje požadované zrýchlenie, potom zvolte prevodový pomer i , ak je zrýchlenie vyššie, a prevodový pomer $i+1$, ak je zrýchlenie nižšie ako referenčné zrýchlenie. Ak hodnota zrýchlenia pri prevodovom pomere i nie je vyššia než **2,0 m/s²**, použite pre skúšku obidva prevodové pomery. Pomer váženia vo vzťahu k referenčnému zrýchleniu $a_{\text{wot ref}}$ sa vypočíta pomocou rovnice: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

Odôvodnenie

S cieľom simulovať situáciu v reálnej doprave v mestách by malo byť maximálne zrýchlenie na úrovni 2,0 m/s².

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 4.1.2.1.4.1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

(c) ak hodnota zrýchlenia prevodového pomeru i presiahne **3,0 m/s²**, použije sa prvý prevodový stupeň, ktorý poskytne akceleráciu nižšiu než **3,0 m/s²**, s výnimkou prípadu, ak prevodový pomer $i+1$ poskytne zrýchlenie nižšie než a_{urban} . V tomto prípade sa použijú dva prevody, i a $i+1$, vrátane prevodu i so zrýchlením vyšším než **3,0 m/s²**. V iných prípadoch sa nepoužije ďalší prevodový stupeň. Dosiahnuté zrýchlenie $a_{\text{wot test}}$ počas skúšky sa použije na výpočet čiastočného výkonového faktora k_p namiesto $a_{\text{wot ref}}$.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(c) ak hodnota zrýchlenia prevodového pomeru i presiahne **2,0 m/s²**, použije sa prvý prevodový stupeň, ktorý poskytne akceleráciu nižšiu než **2,0 m/s²**, s výnimkou prípadu, ak prevodový pomer $i+1$ poskytne zrýchlenie nižšie než a_{urban} . V tomto prípade sa použijú dva prevody, i a $i+1$, vrátane prevodu i so zrýchlením vyšším než **2,0 m/s²**. V iných prípadoch sa nepoužije ďalší prevodový stupeň. Dosiahnuté zrýchlenie $a_{\text{wot test}}$ počas skúšky sa použije na výpočet čiastočného výkonového faktora k_p namiesto $a_{\text{wot ref}}$.

Odôvodnenie

S cieľom simulovať situáciu v reálnej doprave v mestách by malo byť maximálne zrýchlenie

na úrovni 2,0 m/s².

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20

Návrh nariadenia Príloha III

Text predložený Komisiou

Príloha III

Limitné hodnoty

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne tieto limity:

Kategória vozidla	Opis kategórie vozidla	Limitné hodnoty vyjadrené v dB(A) [decibeloch(A)]					
		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre registráciu, predaj a uvedenie vozidiel do prevádzky	
		Fáza 1 v platnosti od [2 rokov po uverejnení]		Fáza 2 v platnosti od [5 rokov po uverejnení]		Fáza 3 v platnosti od [7 rokov po uverejnení]	
		Všeobecné	Terénne	Všeobecné	Terénne	Všeobecné	Terénne
<i>M</i>	Vozidlá používané na prepravu osôb						
<i>M</i> ₁	Počet miest ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M</i> ₁	Počet miest ≤ 9; pomer výkonu k hmotnosti > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
<i>M</i> ₂	počet miest > 9; hmotnosť ≤ 2 tony	72	72	70	70	70	70
<i>M</i> ₂	počet miest > 9; 2 tony < hmotnosť ≤ 3,5 tony	73	74	71	72	71	72
<i>M</i> ₂	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M</i> ₂	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5	76	78	74	76	74	76

	<i>ton;</i> <i>menovitý výkon</i> <i>motora ≥ 150 kW</i>						
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora \geq 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Vozidlá používané na prepravu tovaru						
N ₁	hmotnosť' < 2 tony	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 tony < hmotnosť' ≤ 3,5 tony	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 tony < hmotnosť' ≤ 12 ton; menovitý výkon motora < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 tony < hmotnosť' ≤ 12 ton; 75 < menovitý výkon motora < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 tony < hmotnosť' ≤ 12 ton; menovitý výkon motora \geq 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	hmotnosť' > 12 ton; 75 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	hmotnosť' > 12 ton; menovitý výkon motora \geq 150 kW	80	82	78	80	78	80

* Zvýšené limitné hodnoty sú platné len vtedy, ak vozidlo vyhovuje príslušnej definícii terénnych vozidiel uvedenej v bode 4 oddielu A prílohy II k smernici EÚ 2007/46/ES.

** Pre vozidlá v kategórii M₁ sú zvýšené limitné hodnoty pre terénne vozidlá platné len v prípade, že maximálna povolená hmotnosť je > 2 tony.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Príloha III
Limitné hodnoty

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne tieto limity:

Kategória vozidla	Opis kategórie vozidla	Limitné hodnoty vyjadrené v dB(A) [decibeloch(A)]						
		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel****		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel****		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel****		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel****
		Fáza 1 v platnosti od [2 roky po uverejnení]***** **	Fáza 2 v platnosti od [6 rokov po uverejnení]***** **	Fáza 3 v platnosti od [10 rokov po uverejnení]	Fáza 4 v platnosti od [14 rokov po uverejnení]**** **			
		Všeobecné	Terénne	Všeobecné	Terénne	Všeobecné	Terénne	Všeobecné****
	Vozidlá používané na prepravu osôb a tovaru *****							
M_1	Počet miest ≤ 9 ; pomer výkonu k hmotnosti $\leq 120 \text{ kW/ton}$	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M_1	počet miest ≤ 9 ; $120 \text{ kW/ton} <$ pomer výkonu k hmotnosti $\leq 160 \text{ kW/ton}$	73	74	72	73	71	72	68
M_1	počet miest ≤ 9 ; pomer výkonu k hmotnosti $> 160 \text{ kW/ton}$	75	76	74	75	73	74	70
M_1	počet miest ≤ 4 vrátane vodiča;	77	N/A	76	N/A	76	N/A	76

	<i>pomer výkonu k hmotnosti > 200 kW/ton; bod R sedadla vodiča < 450 mm od zeme</i>							
M ₂	počet miest > 9; hmotnosť ≤ 2,5 tony; menovitý výkon motora < 75 kW	71	72	69	70	69	70	68
M ₂	počet miest > 9; hmotnosť ≤ 2,5 tony; menovitý výkon motora ≥ 75 kW	72	73	70	71	70	71	69
M ₂	počet miest > 9; 2,5 tony < hmotnosť ≤ 3,5 tony	74	75	72	73	71	72	70
M ₂	počet miest > 9; hmotnosť > 3,5 tony;	76	77	73	74	72	73	71
N ₁	hmotnosť ≤ 2,5 tony	72	73	71	72	71	72	69
N ₁	2,5 tony < hmotnosť ≤ 3,5 tony	73	74	73	74	72	73	69
		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel****		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel****
		Fáza 1 v platnosti od [3 roky po uverejnení]		Fáza 2 v platnosti od [8 rokov po uverejnení]		Fáza 3 v platnosti od [12 rokov po uverejnení]		Fáza 4 v platnosti od [16 rokov po uverejnení]**** **

		<i>Všeobecné</i>	<i>Terénne *</i>	<i>Všeobecné</i>	<i>Terénne *</i>	<i>Všeobecné</i>	<i>Terénne *</i>	<i>Všeobecné****</i>
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora ≤ 100 kW	74	75	73	74	72	73	71
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; 100 kW < menovitý výkon motora ≤ 180 kW	76	77	74	75	73	74	72
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; 180 < menovitý výkon motora ≤ 250 kW	78	79	78	79	76	77	75
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora > 250 kW	80	81	79	80	78	79	77
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; 75 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; 150 kW ≤ menovitý výkon motora	78	79	77	78	77	78	74
N ₃	hmotnosť > 12 ton; menovitý	76	77	75	76	75	76	72

	výkon motora < 100 kW							
N ₃	hmotnosť > 12 ton; 100 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	hmotnosť > 12 ton; 150 ≤ menovitý výkon motora < 250 kW	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora ≥ 250 kW	82	83	81	82	80	81	79

- * Zvýšené limitné hodnoty sú platné len vtedy, ak vozidlo vyhovuje príslušnej definícii terénnych vozidiel uvedenej v bode 4 oddielu A prílohy II k smernici EÚ 2007/46/ES.
- ** Pre vozidlá v kategórii M₁ sú zvýšené limitné hodnoty pre terénne vozidlá platné len v prípade, že maximálna povolená hmotnosť je > 2 tony.
- *** *Pre terénne vozidlá sa všeobecné limitné hodnoty zvyšujú o + 1 dB(A).*
- **** *Prechodné obdobie pre prvú registráciu nových vozidiel: 2 roky po nadobudnutí účinnosti, okrem vozidiel M₁/N₁ ≤ 50kW/t a M₂ ≤ 75kW, pri ktorých sa prechodné obdobie uplatňuje najprv od fázy 2.*
- ***** *Prechodné obdobie pre prvú registráciu nových vozidiel: 3 roky po nadobudnutí účinnosti.*
- ***** *Komisia vykoná podrobnú štúdiu na zhodnotenie 4. fázy, pokiaľ ide o technickú realizovateľnosť navrhovaných limitov hluku po uvedení 3. fázy. V prípade pozitívneho hodnotenia sa 4. fáza uplatňuje 4 roky po zverejnení analýzy Komisie.*
- ***** *Vozidlá na špeciálne účely M₁:
Pre vozidlá prístupné pre invalidné vozíky (definované v odseku 5.5 prílohy II k smernici 2007/46/ES) a pancierové vozidlá (definované v časti A 5.2 prílohy II k smernici 2007/46/ES) sa zmeny výfukového systému umožňujú bez ďalšej skúšky pod podmienkou, že pôvodné systémy kontroly emisií vrátane prípadných filtrov pevných častíc sú zachované. Ak sa požaduje nová skúška, povoľujú sa ďalšie 2 dB (A) nad stanovený limit.*
- ***** *Pre vozidlá vyrábané v malých sériách podľa oddielu 1 časti A prílohy XII k smernici 2007/46/ES sa dátum uplatňovania 1. a 2. fázy odkladá o dva roky.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Príloha VI – bod 3 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Musí sa vybrať jedno vozidlo a podrobiť skúškam uvedeným v bode 2. Ak výsledky skúšky spĺňajú požiadavky na zhodu výroby uvedené v prílohe X *smernice* 2007/46/ES, vozidlo sa považuje za vyhovujúce ustanoveniam o zhode výroby.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Musí sa vybrať jedno vozidlo a podrobiť skúškam uvedeným v bode 2. Ak výsledky skúšky spĺňajú požiadavky na zhodu výroby uvedené v prílohe X *k smernici* 2007/46/ES, vozidlo sa považuje za vyhovujúce ustanoveniam o zhode výroby. ***Pokiaľ ide o požiadavky na zhodu, limitné hodnoty podľa prílohy III sú splnené vtedy, ak sú podľa prílohy III v súlade s dodatočnou maržou 1 dB(A).***

Odôvodnenie

V súčasných právnych predpisoch o kontrole zhody výroby sa predpokladá marža 1 dB(A).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22

Návrh nariadenia

Príloha IX – časť A – bod 1

Text predložený Komisiou

Systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS) je ***zariadenie generujúce zvuk, ktorého cieľom je upozorniť*** chodcov a zraniteľných používateľov ciest.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS) je ***systém pre hybridné elektrické a elektrické vozidlá cestnej dopravy, ktorý chodcov a zraniteľných používateľov ciest informuje o prevádzke vozidla.***

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu AVAS v príslušnej prílohe IX by malo byť v súlade s vymedzením pojmu AVAS v článku 3 ods. 21.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Príloha IX – časť A – bod 4 – písmeno a

Text predložený Komisiou

(a) Zvukom, ktorý má generovať systém AVAS, by mal byť nepretržitý zvuk

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(a) Zvukom, ktorý má generovať systém AVAS, by mal byť nepretržitý zvuk

upozorňujúci chodcov a zraniteľných používateľov ciest na vozidlo v prevádzke.

upozorňujúci chodcov a zraniteľných používateľov ciest na vozidlo v prevádzke.

Hladina zvuku by mala zreteľne poukazovať na reakcie vozidla a mala by byť podobná zvuku vozidla rovnakej kategórie vybaveného spaľovacím motorom.

Prijateľné však nie sú nasledujúce a im podobné druhy zvukov:

(i) zvuk sirény, zvonkohry, zvonu alebo sanitky

(ii) zvuk poplašných zariadení, napr. protipožiarneho alarmu, poplašného zariadenia proti vlámaniu, dymového alarmu

(iii) prerušovaný zvuk

Treba sa vyhýbať nasledujúcim a im podobným druhom zvukov:

(iv) melodické zvuky, zvuky zvierat, zvuk hmyzu

(v) zvuky, ktoré neumožňujú presne identifikovať prítomnosť vozidla a/alebo jeho prevádzku (napr. zrýchľovanie, spomaľovanie atď.)

Odôvodnenie

Vymenovanie rôznych typov zvuku, ktoré nie sú prijateľné pre využitie v systéme AVAS, by sa malo radšej nahradiť jasnou charakteristikou vlastností zvuku, ktorý je prijateľný.

POSTUP

Názov	Hladina hluku motorových vozidiel		
Referenčné čísla	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 15.12.2011		
Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	IMCO 15.12.2011		
Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko dátum menovania	Anja Weisgerber 29.2.2012		
Prerokovanie vo výbore	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Dátum prijatia	21.6.2012		
Výsledok záverečného hlasovania	+: 27	–: 3	0: 2
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		

20.6.2012

STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hladine hluku motorových vozidiel (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Gilles Pargneaux

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

1. Úvod

Návrh nariadenia sa týka osobných áut, ľahkých úžitkových vozidiel, autobusov, dodávkových áut, autokarov a nákladných áut. V súčasnosti sú emisie hluku štvorkolesových motorových vozidiel vymedzené v smernici 70/157/EHS a v 12 súvisiacich smerniciach. Cieľom Komisie je zmodernizovať súčasný právny rámec, aby sa dosiahli tieto hlavné ciele:

– **Zjednodušenie právneho rámca.** Smernicu 70/157/EHS a 12 súvisiacich smerníc by zrušilo a nahradilo nové nariadenie, ktoré vymedzuje rozsah pôsobnosti a základné ustanovenia.

– **Zavedenie novej skúšobnej metódy.** Pracovná skupina EHK OSN stanovila novú skúšobnú metódu v roku 2007. Dosahujú sa ňou výsledky nižšie o 2 dB v porovnaní so starou metódou používanou v smernici 70/157/EHS. Po trojročnom skúšaní tejto novej metódy Európska komisia preukázala jej účinnosť v posúdení vplyvu.

– **Zmena limitných hodnôt.** Komisia navrhuje postupné zníženie emisií hluku podľa typu vozidla:

- pre ľahké vozidlá a stredne ťažké vozidlá zníženie o 4 dB päť rokov po nadobudnutí účinnosti nariadenia. Toto zníženie by sa dosiahlo v dvoch etapách: prvým cieľom je zníženie o 2 dB do roku 2014 a v druhej etape zníženie o 2 dB do roku 2017. Hladina hluku vozidla by tak nemohla presahovať 68 dB;
- pre ťažké vozidlá zníženie o 3 dB päť rokov po nadobudnutí účinnosti právneho predpisu. Limity budú znížené o 1 dB do roku 2014 a 2 dB do roku 2017. Hladina hluku nákladného auta by tak nemohla presahovať 78 dB.

– **Potreba minimálneho prahu hluku pre elektrické a hybridné elektrické vozidlá.** Požiadavky týkajúce sa akustických systémov signalizujúcich približujúce sa vozidlo zabezpečia, aby sa používali iba vozidlá, ktoré vydávajú primeraný hluk, čo povedie aj k harmonizácii používaných technológií. Komisia uvádza, že pokiaľ ide o montáž takýchto

systemov, automobilový výrobca bude mať možnosť voľby.

2. „Dopravný“ rozmer návrhu

Rozsah pôsobnosti nariadenia

Neexistujú žiadne právne predpisy týkajúce sa hladiny hluku dvojkolesových a trojkolesových vozidiel a nie sú predmetom ani tohto návrhu. V záujme odstránenia tohto legislatívneho vaku spravodajca navrhuje začleniť do textu odkaz na potrebu konkrétnejších európskych právnych predpisov týkajúcich sa hlučnosti dvojkolesových a trojkolesových vozidiel.

Nové limitné hodnoty

Spravodajca navrhuje predĺžiť obdobie, počas ktorého treba dosiahnuť nové limitné hodnoty. Pre ľahké vozidlá a stredne ťažké vozidlá spravodajca podporuje zníženie o 4 dB do siedmich rokov po nadobudnutí účinnosti nariadenia. Toto zníženie by sa dosiahlo v dvoch etapách: prvým cieľom je zníženie o 2 dB do roku 2014 a v druhej etape zníženie o ďalšie 2 dB do roku 2019.

Pokiaľ ide o ťažké vozidlá, spravodajca podporuje súčasné znenie návrhu Komisie.

Minimálna úroveň hluku elektrických a hybridných elektrických vozidiel

V dôsledku úplne bezhlučného fungovania elektrických vozidiel, ktoré spôsobuje, že ich „zraniteľní“ účastníci cestnej premávky a v ešte vyššej miere nevidiace osoby nie sú schopné zaregistrovať, existuje dvakrát vyššia pravdepodobnosť, že sa budú podieľať na nehodách v mestách. Z tohto dôvodu spravodajca navrhuje, aby bolo namontovanie zvukového výstražného zariadenia pre automobilových výrobcov povinné, a nie dobrovoľné, ako navrhuje Komisia.

POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor zaradil do svojej správy tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1) Vnútorný trh predstavuje priestor bez

1) Vnútorný trh predstavuje priestor bez

vnútorných hraníc, v rámci ktorého sa musí zaručiť voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Z tohto dôvodu existuje komplexný systém Únie pre oblasť typového schvaľovania motorových vozidiel. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich výfukových systémov s ohľadom na prípustnú hladinu hluku by sa mali zosúladiť, aby sa predišlo prijímaniu rozdielnych požiadaviek v jednotlivých členských štátoch a zaistilo riadne fungovanie vnútorného trhu, pri súčasnom zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a verejnej bezpečnosti.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(8) Týmto nariadením by sa malo ustanoviť ďalšie zníženie limitov hluku. Malo by sa v ňom zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, ktorým sa stanovili nové prísnejšie požiadavky na hluk z pneumatík motorových vozidiel. Malo by sa prihliadať aj na štúdie, v ktorých sa zdôrazňujú obťažovanie a zdravotné účinky spôsobené hlukom z cestnej dopravy, a súvisiace náklady a prínosy.

vnútorných hraníc, v rámci ktorého sa musí zaručiť voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Z tohto dôvodu existuje komplexný systém Únie pre oblasť typového schvaľovania motorových vozidiel, **pretože vozidlá cestnej dopravy sú najväčším zdrojom hluku v dopravnom odvetví**. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich výfukových systémov s ohľadom na prípustnú hladinu hluku by sa mali zosúladiť, aby sa predišlo prijímaniu rozdielnych požiadaviek v jednotlivých členských štátoch a zaistilo riadne fungovanie vnútorného trhu pri súčasnom zabezpečení vysokej úrovne ochrany životného prostredia a verejnej bezpečnosti **a lepšej kvality života a zdravia**.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(8) Týmto nariadením by sa malo ustanoviť ďalšie zníženie limitov hluku. Malo by sa v ňom zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, ktorým sa stanovili nové prísnejšie požiadavky na hluk z pneumatík motorových vozidiel **a ktoré zdôraznilo potrebu jednotného a komplexného prístupu na riešenie problému hluku na cestách vrátane zohľadnenia skutočnosti, že povrchy vozoviek výrazne prispievajú k hlučnosti cestnej premávky**. Malo by sa prihliadať aj na štúdie, v ktorých sa zdôrazňujú obťažovanie a zdravotné účinky spôsobené hlukom z cestnej dopravy, a súvisiace náklady a prínosy. **V tomto nariadení by sa**

tiež malo zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 z 25. novembra 2009 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné základné parametre¹. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa pneumatiky označovali podľa ich hlučnosti.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3

Návrh nariadenia Odôvodnenie 8a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8a. Na zabezpečenie toho, aby zníženie hluku vozidla nevedlo z zníženiu bezpečnosti na cestách, by Komisia mala preskúmať možnosť zmeniť a doplniť prílohy k tomuto nariadeniu a zabezpečiť tak, aby v snahe úspešne prejsť skúškami emisií hluku vozidlá neboli vybavené tichšími, ale menej bezpečnými pneumatikami, ktoré sa potom budú používať na verejných komunikáciách. Tento cieľ možno dosiahnuť stanovením podrobnejších požiadaviek na typy pneumatík, ktoré sa môžu používať pre jednotlivé kategórie vozidiel v súlade s nariadením (ES) č. 661/2009 a nariadením (ES) č. 1222/2009.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 8b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

8b. V záujme rozvoja a zlepšenia infraštruktúry možno prijať zásadné opatrenia spôsobom, ktorým sa maximalizuje zníženie hluku z vozidiel, napríklad rozsiahlym využívaním

zvukových bariér.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9b. Na zvýšenie transparentnosti by Komisia mala zvážiť možnosť rozšírenia pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov¹ a začleniť do tejto smernice informácie o hladine hluku vozidiel.

¹ Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

9c. Hladina hluku vozidiel čiastočne závisí od prostredia, v ktorom vozidlá premávajú, najmä od kvality cestnej infraštruktúry a od úrovne systémov inteligentného riadenia premávky. Preto by sa malo zvážiť prijatie integrovaného prístupu, najmä pokiaľ ide o najhlučnejšie mestské zóny, a v prípade potreby prijať rýchle opatrenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(10) K environmentálnym prínosom, ktoré sa očakávali od hybridných elektrických a čisto elektrických cestných dopravných prostriedkov, patrí podstatné zníženie hluku vydávaného týmito vozidlami. Viedlo to aj k zaniknutiu dôležitého zdroja počuteľného signálu, ktorý okrem iných používateľov ciest využívajú nevidiaci alebo slabozrakí chodci a cyklisti na to, aby si uvedomili blížiac sa vozidlo, vozidlo nachádzajúce sa v ich blízkosti alebo odchádzajúce vozidlo. Odvetvie preto vyvíja akustické systémy, ktorými by sa mala nahradiť táto absencia počuteľného signálu v elektrických a hybridných elektrických vozidlách. Výkonnosť systémov hlukovej simulácie približujúceho sa vozidla namontovaného vo vozidlách by sa mala harmonizovať. Inštalovanie takýchto systémov by však malo pre výrobcov vozidiel **zostať voliteľnou možnosťou**.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(10) K environmentálnym prínosom, ktoré sa očakávali od hybridných elektrických a čisto elektrických cestných dopravných prostriedkov, patrí podstatné zníženie hluku vydávaného týmito vozidlami. Viedlo to aj k zaniknutiu dôležitého zdroja počuteľného signálu, ktorý okrem iných používateľov ciest využívajú nevidiaci alebo slabozrakí chodci a cyklisti na to, aby si uvedomili blížiac sa vozidlo, vozidlo nachádzajúce sa v ich blízkosti alebo odchádzajúce vozidlo. Odvetvie preto vyvíja akustické systémy, ktorými by sa mala nahradiť táto absencia počuteľného signálu v elektrických a hybridných elektrických vozidlách. Výkonnosť systémov hlukovej simulácie približujúceho sa vozidla namontovaných vo vozidlách by sa mala harmonizovať. Inštalovanie takýchto systémov by však malo **byť povinné** pre **všetkých** výrobcov vozidiel. **Od Komisie by sa malo tiež žiadať, aby preskúmala potenciál aktívnych zvukových a vizuálnych bezpečnostných systémov, ktoré môžu byť nainštalované v osobných vozidlách, s cieľom splniť cieľ zlepšiť bezpečnosť zraniteľných používateľov ciest v mestských oblastiach.**

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10a. Vzhľadom na chýbajúce právne predpisy o hladine hluku dvojkolesových a trojkolesových vozidiel bude vhodné, aby Komisia predložila nový návrh právneho predpisu v tejto oblasti. Je v záujme Únie prijať ustanovenia o škodlivosti hluku spôsobeného týmito

vozidlami, rovnako ako štvorkolesovými vozidlami, ktoré sú predmetom tohto nariadenia. Osobitné nariadenie pre motorové vozidlá, ktoré majú dve kolesá a viac, by umožnilo na základe vylepšeného skúšobného postupu vyhodnotiť možnosti zaviesť prísnejšie limity s cieľom zabezpečiť, aby vozidlá uvedené na trh boli skutočne menej hlučné.

Odôvodnenie

Hladina hluku motorových vozidiel, ktoré majú dve kolesá a viac, by mala byť tiež predmetom osobitného nariadenia. Veľká hlučnosť týchto vozidiel prekáža verejnosti najviac. Táto hlučnosť je spôsobená buď bezohľadným správaním pri šoférovaní alebo používaním upravených, poškodených alebo z hľadiska noriem nevyhovujúcich výfukov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10b. Hladina hluku vozidla má priamy vplyv na kvalitu života občanov v EÚ, a to najmä v mestách, v ktorých je málo rozvinutá elektrická a/alebo podzemná verejná doprava, cyklistika a chôdza alebo tieto spôsoby prepravy neexistujú. Je potrebné tiež zohľadniť cieľ zdvojnásobiť počet užívateľov verejnej hromadnej dopravy, ktorý Európsky parlament stanovil vo svojom uznesení z 15. decembra 2011 o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru¹. V záujme zníženia hluku v mestách by Komisia a členské štáty mali v súlade so zásadou subsidiarity podporovať verejnú dopravu, chôdzu a cyklistiku.

¹ *Texty prijaté v uvedený deň, P7_TA(2011)0584.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10c. Informácie o hluku vrátane výsledkov skúšok by mali byť prístupné a jasne vyznačené v predajných miestach a v propagačných materiáloch o vozidlách.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

10d. Hladina hluku vozidla čiastočne závisí od toho, ako sa vozidlo používa a udržiava po zakúpení. V tejto súvislosti by sa mali prijať opatrenia na zvýšenie informovanosti verejnosti v EÚ o potrebe plynulej jazdy a dodržiavania obmedzení rýchlosti platných v jednotlivých členských štátoch.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(12) S cieľom umožniť Komisii nahradiť technické požiadavky v tomto nariadení priamym odkazom na predpisy EHK OSN č. 51 a č. 59, ak sa v nich ustanovujú limitné hodnoty vzťahujúce sa na novú skúšobnú metódu, alebo prispôsobiť tieto požiadavky technickému a vedeckému pokroku, *na Komisiu by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať právomoc prijímať akty súvisiace so zmenou a doplnením ustanovení v prílohách k*

(12) S cieľom umožniť Komisii nahradiť technické požiadavky v tomto nariadení priamym odkazom na predpisy EHK OSN č. 51 a č. 59, ak sa v nich ustanovujú limitné hodnoty vzťahujúce sa na novú skúšobnú metódu, alebo prispôsobiť tieto požiadavky technickému a vedeckému pokroku, *by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu a doplnenie ustanovení v prílohách k tomuto nariadeniu s ohľadom*

tomuto nariadeniu s ohľadom na skúšobné metódy a hladiny hluku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila *náležitú* konzultáciu. Komisia by pri príprave a tvorbe delegovaných aktov mala zaistiť súbežné, včasné a *náležitú* postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

na skúšobné metódy a hladiny hluku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila *vhodné* konzultácie, **a to aj na expertnej úrovni**. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia *zabezpečiť súčasné*, včasné a *vhodné* postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

Odôvodnenie

Pred prijatím delegovaného aktu by Komisia mala uskutočniť vhodné konzultácie a zdroje, s ktorými by mala konzultovať, by mali zahŕňať aj odborníkov. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zohľadňuje nové štandardné znenie týkajúce sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

12a. Komisia a členské štáty by mali zväziť možnosť ponúknuť finančné stimuly na zvýšenie využívania menej hlučných vozidiel, a tým nabádať komerčných prevádzkovateľov vozidiel, aby investovali do takýchto vozidiel.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje nasledujúce vymedzenie pojmov:

(2) „typ vozidla“ znamená skupinu vozidiel, definovanú v časti B prílohy II k smernici 2007/46/ES;

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje nasledujúce vymedzenie pojmov:

(2) „typ vozidla“ znamená:

(2.1) pre vozidlá skúšané podľa ods. 4.1.2.1 prílohy II skupinu vozidiel definovanú v časti B prílohy II k smernici

2007/46/ES;

(2.2) pre vozidlá skúšané podľa ods. 4.1.2.2 prílohy II skupinu vozidiel, ktoré sa výrazne nelíšia v takých aspektoch, ako sú:

(2.2.1) tvar alebo materiály karosérie (najmä priestor motora a jeho zvuková izolácia);

(2.2.2) typ motora (napríklad zážihový alebo vznietový, dvojtakt alebo štvortakt, s posuvným alebo rotačným piestom), počet a objem valcov, typ vstrekovacieho systému, usporiadanie ventilov, menovité otáčky motora (S) alebo typ elektrického motora.

(2.2.3) vozidlá, ktoré majú rovnaký typ motora a/alebo rozdielny celkový prevodový pomer, možno považovať za vozidlá rovnakého typu.

Ak si však uvedené rozdiely vyžadujú rozdielne skúšobné metódy, považujú sa takéto rozdiely za zmenu typu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Článok 3 – bod 21a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

21a. „predajné miesto“ znamená miesto, kde sa vozidlo ponúka spotrebiteľom na predaj.

Odôvodnenie

S cieľom zabezpečiť, aby spotrebiteľia mali prístup ku všetkým relevantným informáciám pri zvažovaní kúpy vozidla, by mali byť údaje o hlučnosti všeobecne dostupné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Článok 3 – bod 21b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

21b. „technický propagačný materiál“ znamená technické príručky, brožúry, letáky a katalógy (či už v tlačenej, elektronickej alebo online podobe), ako aj webové stránky, ktorých účelom je predstaviť vozidlá širokej verejnosti.

Odôvodnenie

S cieľom zabezpečiť, aby spotrebitelia mali prístup ku všetkým relevantným informáciám pri zvažovaní kúpy vozidla, by mali byť údaje o hlučnosti všeobecne dostupné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17

Návrh nariadenia Článok 5 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Výrobcovia zabezpečia, aby systém zníženia hluku bol navrhnutý, skonštruovaný a zmontovaný tak, aby bol schopný primerane odolávať pôsobeniu korózie, ktorej je vystavený s ohľadom na podmienky používania vozidla.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Výrobcovia zabezpečia, aby systém zníženia hluku bol navrhnutý, skonštruovaný a zmontovaný tak, aby bol schopný primerane odolávať pôsobeniu korózie, ktorej je vystavený s ohľadom na podmienky používania vozidla **a regionálne klimatické rozdiely.**

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18

Návrh nariadenia Článok 5 – odsek 3a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

3a. Výrobcovia uverejňujú informácie o hladine hluku vo svojich vozidlách vrátane vyjadrenia v decibeloch, a to najmä v predajných miestach a propagačných materiáloch.

Návrh nariadenia
Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II nepresiahne limity ustanovené v prílohe III.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Podmienky skúšania stanovené v prílohe II by mali zohľadňovať zvyčajné podmienky jazdy na ceste a požiadavky na skúšky iných podstatných častí vozidla, ktoré už EÚ upravila.

Hladina hluku meraná v súlade s ustanoveniami prílohy II **a matematicky zaokrúhlená na najbližšie celé číslo** nepresiahne limity ustanovené v prílohe III.

¹ **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá. (Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.)**

Odôvodnenie

Prijatie pozície Pracovnej skupiny EHK OSN pre hluk (GRB) (pracovná skupina zriadená podľa článku 29) v Ženeve.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20

Návrh nariadenia
Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Do troch rokov od dátumu uvedeného v prílohe III, treťom *stĺpci*, fáze 1 k tomuto nariadeniu Komisia vypracuje podrobnú štúdiu s cieľom zistiť, či sa preukázala primeranosť limitov hluku. Na základe záverov tejto štúdie Komisia môže predkladať **prípadné** návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Do troch rokov od dátumu uvedeného v prílohe III treťom *stĺpci* fáze 1 k tomuto nariadeniu Komisia vypracuje podrobnú štúdiu s cieľom zistiť, či sa preukázala primeranosť limitov hluku **a či nemali nepriaznivý vplyv na bezpečnosť na cestách**. Na základe záverov tejto štúdie Komisia môže **v odôvodnených prípadoch** predkladať návrhy na zmenu a doplnenie

tohto nariadenia, *pokiaľ ide o limity hluku. Výsledky štúdie sa oznámia Európskemu parlamentu.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Navrhované zmeny a doplnenia k tomuto nariadeniu predložené podľa odseku 1 zohľadňujú nové normy prijaté Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu, najmä normu ISO 10844:2011.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22

Návrh nariadenia

Článok 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS)

Systém zvukovej signalizácie vozidla (AVAS)

Ak *sa* výrobcovia **rozhodnú namontovať** do vozidiel systém AVAS, musia byť splnené požiadavky prílohy X.

Ak výrobcovia **namontujú** do vozidiel systém AVAS, musia byť splnené požiadavky prílohy X.

Odôvodnenie

V dôsledku úplne bezhlučného fungovania elektrických alebo hybridných vozidiel, ktoré spôsobuje, že ich „zraniteľní“ účastníci cestnej premávky a v ešte vyššej miere nevidiace osoby nie sú schopné zaregistrovať, existuje dvakrát vyššia pravdepodobnosť, že tieto vozidlá sa budú podieľať na nehodách v mestách. Automobiloví výrobcovia by teda mali byť povinní namontovať zvukové výstražné zariadenie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Článok 9

Text predložený Komisiou

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do vozidiel systém AVAS, musia byť splnené požiadavky prílohy **X**.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do vozidiel systém AVAS, musia byť splnené požiadavky prílohy **IX**.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia je splnomocnená *prijímať* delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I až XI.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

1. Komisia je splnomocnená **v súlade s článkom 11** *prijat'* delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I až XI.

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zohľadňuje nové štandardné znenie týkajúce sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 1 sa Komisii udeľuje na *neurčité* obdobie *odo dňa prijatia tohto nariadenia*.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie ***päť rokov od nadobudnutia účinnosti. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päť-ročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.***

Odôvodnenie

Delegovanie právomoci na Komisiu by malo byť obmedzené na obdobie piatich rokov, ktoré možno predĺžiť, ak sú splnené určité podmienky, ako je vypracovanie správy, a ak Parlament alebo Rada voči tomu nevzniesú námietky. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zohľadňuje nové štandardné znenie týkajúce sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 1 nadobudne *účinnosť len vtedy*, ak Európsky parlament alebo Rada *do* dvoch mesiacov *od* oznámenia *tohto* aktu Európskemu parlamentu a Rade *voči nemu nevzniesú žiadne námietky*, alebo ak pred uplynutím *tejto* lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, *že nevzniesú námietky*. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o **jeden mesiac**.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 1 nadobudne *účinnosť, len ak* Európsky parlament alebo Rada *voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného* aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím *uvedenej* lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu *o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku*. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o **dva mesiace**.

Odôvodnenie

Lehota na vznesenie námietky voči delegovanému akty by mala predstavovať štyri mesiace. Je to realistickejšia lehota, ktorá umožní Parlamentu alebo Rade dodržať postup potrebný na vznesenie námietky. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh zohľadňuje nové štandardné znenie týkajúce sa delegovaných aktov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Článok 12

Text predložený Komisiou

Článok 12

Námietky voči delegovaným aktom

1. Európsky parlament a Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietky v

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

vypúšťa sa

lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o jeden mesiac.

2. Ak do konca tejto lehoty Európsky parlament ani Rada nevznesú námietky voči delegovanému aktu, alebo ak pred týmto dátumom Európsky parlament a Rada informujú Komisiu o svojom rozhodnutí námietky nevzniesť, delegovaný akt nadobudne účinnosť v deň stanovený v jeho ustanoveniach.

3. Ak Európsky parlament alebo Rada vynesú proti prijatému delegovanému aktu námietky, tento akt nenadobudne účinnosť. Inštitúcia, ktorá vynesla námietku voči delegovanému aktu, uvedie odôvodnenie svojej námietky.

Odôvodnenie

Tento článok 12 je nadbytočný vzhľadom na ustanovenia článku 11 a cieľom jeho vypustenia je zosúladienie textu s novým štandardným znením uplatniteľným na delegované akty.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Článok 13

Text predložený Komisiou

Článok 13

Naliehavý postup

1. Delegované akty prijaté podľa článku 10 ods. 1 nadobúdajú účinnosť bezodkladne a uplatňujú sa, pokiaľ voči nim nie je vznesená námietka podľa odseku 2. V oznámení o delegovanom akte Európskemu parlamentu a Rade sú uvedené dôvody na použitie naliehavého postupu.

2. Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietku v súlade s postupom uvedeným v článku

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

vypúšťa sa

11 ods. 5. V takom prípade Komisia zruší akt bezodkladne po tom, ako jej Európsky parlament alebo Rada oznámi svoje rozhodnutie o vznesení námietky.

Odôvodnenie

Tento článok 13 je nadbytočný, pretože využitie naliehavého postupu nie je riadne odôvodnené (ani v článku 10, ani v odôvodneniach), a teda jeho vypustenie je potrebné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Príloha II – bod 3.2.2

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci a doplňujúci návrh</i>
<p>3.2.2. Emisie hluku valenia pneumatiky sú ustanovené v nariadení (ES) č. 661/2009 o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel. Pneumatiky, ktoré sa majú použiť na skúšanie, sú reprezentatívne pre vozidlo, vyberie ich výrobca vozidla a zaznamenajú sa v doplnku 3 k prílohe I tohto nariadenia. Zodpovedajú jednej z veľkostí pneumatík určených pre vozidlo ako originálne príslušenstvo. Pneumatika je alebo bude komerčne dostupná na trhu v rovnakom čase ako vozidlo. ^{2/} Pneumatiky <i>musia byť</i> nahustené na tlak odporúčaný výrobcom vozidla pre skúšobnú hmotnosť vozidla. Pneumatiky <i>musia mať</i> minimálne zákonom stanovenú hĺbku dezénu.</p>	<p>3.2.2. Emisie hluku valenia pneumatiky sú ustanovené v nariadení (ES) č. 661/2009 o všeobecnej bezpečnosti motorových vozidiel. Pneumatiky, ktoré sa majú použiť na skúšanie, sú reprezentatívne pre vozidlo, vyberie ich výrobca vozidla a zaznamenajú sa v doplnku 3 k prílohe I tohto nariadenia. Zodpovedajú jednej z veľkostí pneumatík určených pre vozidlo ako originálne príslušenstvo. Pneumatika je alebo bude komerčne dostupná na trhu v rovnakom čase ako vozidlo. ^{2/} Pneumatiky <i>sú</i> nahustené na tlak odporúčaný výrobcom vozidla pre skúšobnú hmotnosť vozidla. Pneumatiky <i>majú</i> minimálne zákonom stanovenú hĺbku dezénu.</p>
<p>^{2/} Vzhľadom na to, že pneumatiky významne prispievajú k celkovým emisiám hluku, musí sa brať ohľad na existujúce ustanovenia právnych predpisov týkajúce sa emisií hluku pri styku pneumatík s vozovkou. Trakčné pneumatiky, pneumatiky pre jazdu na snehu a pneumatiky na špeciálne použitie sú na žiadosť výrobcu vylúčené z merania počas typového schvaľovania a merania zhody výroby v súlade s <i>predpisom</i> EHK <i>OSN</i> č. 117 (Ú. v. EÚ L 231, 29.8.2008, s. 19).</p>	<p>^{2/} Vzhľadom na to, že pneumatiky významne prispievajú k celkovým emisiám hluku, musí sa brať ohľad na existujúce ustanovenia právnych predpisov týkajúce sa emisií hluku pri styku pneumatík s vozovkou. Trakčné pneumatiky, pneumatiky pre jazdu na snehu a pneumatiky na špeciálne použitie sú na žiadosť výrobcu vylúčené z merania počas typového schvaľovania a merania zhody výroby v súlade s <i>poslednými zmenami a doplneniami predpisu</i> EHK č. 117.</p>

Odôvodnenie

Schválené v roku 2011 na 53. zasadaní expertnej skupiny pre hluk v rámci pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29 (pracovná skupina zodpovedná za rozvoj celosvetových harmonizovaných noriem pre vozidlá) EHK OSN v Ženeve, ktorej členom je i Európska komisia.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Príloha III – Limitné hodnoty

Text predložený Komisiou

Kategória vozidla	Opis kategórie vozidla	Limitné hodnoty vyjadrené v dB(A) [decibeloch(A)]					
		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre registráciu, predaj a uvedenie vozidiel do prevádzky	
		Fáza 1 v platnosti od [2 roky po uverejnení]	Fáza 2 v platnosti od [5 rokov po uverejnení]	Fáza 3 v platnosti od [7 rokov po uverejnení]	Všeobecné	Terénne	Všeobecné
M	Vozidlá používané na prepravu osôb						
M ₁	Počet miest ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Počet miest ≤ 9; pomer výkonu k hmotnosti > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	počet miest > 9; hmotnosť ≤ 2 tony	72	72	70	70	70	70
M ₂	počet miest > 9; 2 tony < hmotnosť ≤ 3,5 tony	73	74	71	72	71	72
M ₂	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Vozidlá používané na prepravu tovaru						
N ₁	hmotnosť ≤ 2 tony	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 tony < hmotnosť ≤ 3,5 tony	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; 75 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	hmotnosť > 12 ton; 75 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	77	78	75	76	75	76

N ₃	hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora ≥150 kW	80	82	78	80	78	80
----------------	---	----	----	----	----	----	----

*	Zvýšené limitné hodnoty sú platné len vtedy, ak vozidlo vyhovuje príslušnej definícii terénnych vozidiel uvedenej v bode 4 oddielu A prílohy II k smernici EÚ 2007/46/ES.
**	Pre vozidlá v kategórii M ₁ sú zvýšené limitné hodnoty pre terénne vozidlá platné len v prípade, že maximálna povolená hmotnosť je > 2 tony.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Kategória vozidla	Opis kategórie vozidla	Limitné hodnoty v dB(A) [decibely(A)]					
		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre typové schvaľovanie nových typov vozidiel		Limitné hodnoty pre registráciu, predaj a uvedenie nových vozidiel do prevádzky	
		Fáza 1 v platnosti od [2 roky po uverejnení]	Fáza 2 v platnosti od [6 rokov po uverejnení]	Fáza 3 v platnosti od [8 rokov po uverejnení]	Všeobecné	Terénne	Všeobecné
M	Vozidlá používané na prepravu osôb						
M ₁	Počet miest ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Počet miest ≤ 9; pomer výkonu k hmotnosti > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	počet miest > 9; hmotnosť ≤ 2 tony	72	72	70	70	70	70
M ₂	počet miest > 9; 2 tony < hmotnosť ≤ 3,5 tony	73	74	71	72	71	72
M ₂	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	počet miest > 9; hmotnosť > 5 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Vozidlá používané na prepravu tovaru						
N ₁	hmotnosť ≤ 2 tony	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 tony < hmotnosť ≤ 3,5 ton	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; 75 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 tony < hmotnosť ≤ 12 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	hmotnosť > 12 ton; 75 ≤ menovitý výkon motora < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Zvýšené limitné hodnoty sú platné len vtedy, ak vozidlo vyhovuje príslušnej definícii terénnych vozidiel uvedenej v bode 4 oddielu A prílohy II k smernici EÚ 2007/46/ES.
**	Pre vozidlá v kategórii M ₁ sú zvýšené limitné hodnoty pre terénne vozidlá platné len v prípade, že maximálna povolená hmotnosť je > 2 tony.

POSTUP

Názov	Hladina hluku motorových vozidiel
Referenčné čísla	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 15.12.2011
Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 15.12.2011
Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: dátum vymenovania	Gilles Pargneaux 10.1.2012
Prerokovanie vo výbore	8.5.2012
Dátum prijatia	19.6.2012
Výsledok záverečného hlasovania	+ : 30 - : 12 0 : 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Náhradníčka (čl. 187 ods. 2) prítomná na záverečnom hlasovaní	María Irigoyen Pérez

POSTUP

Názov	Hladina hluku motorových vozidiel	
Referenčné čísla	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Dátum predloženia v EP	9.12.2011	
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 15.12.2011	
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
Spravodajca dátum vymenovania	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
Prerokovanie vo výbore	29.5.2012	20.6.2012
Dátum prijatia	18.12.2012	
Výsledok záverečného hlasovania	+: 30 -: 27 0: 2	
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Tadeusz Cymański, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Nick Griffin, Matthias Grootte, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Marina Yannakoudakis	
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zannoni	
Náhradníci (čl. 187 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
Dátum predloženia	21.12.2012	