

POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY 001-060

predložené Výborom pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Správa**Miroslav Ouzký**

Hladina hluku motorových vozidiel

A7-0435/2012

Návrh nariadenia (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1**Návrh nariadenia****Odôvodnenie 1***Text predložený Komisiou*

(1) Vnútorňý 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

(1) Vnútorňý 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, **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 rozdielnych 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. Uvedené 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 1 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(1a) Požiadavky EÚ na typové schválenie sa už uplatňujú na účely príslušných právnych predpisov Únie 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 Únie 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 1 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(1b) 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.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(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 odvalovanie 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

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. ***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.

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. Uvedený 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.***

¹ Ú. v. EÚ L 342, 22.12.2009, s. 46.

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 8 a (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 8 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(8b) Šiesty environmentálny akčný program vymedzil rámec tvorby environmentálnej politiky v Únii 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 8 c (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 8 d (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 akejkoľvek 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 8 e (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 9 a (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 9 b (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 navrhnúť 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 9 c (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 zvážiť 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 9 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(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 9 e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(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 10 a (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 splňať 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 10 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(10b) Hladina hluku vozidla má priamy vplyv na kvalitu života občanov v Únii, 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 Prijaté texty P7_TA(2011)0584.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10 c (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 10 d (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 Únii 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

(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 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.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

(12) S cieľom umožniť Komisii **prispôbiť** technické požiadavky v tomto nariadení technickému a vedeckému 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 počuteľnosti 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 súčasne, 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 12 a (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

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

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

2. „typ vozidla“ znamená:

a) 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;

b) v prípade vozidiel skúšaných podľa prílohy II ods. 4.1.2.2 skupinu vozidiel,

ktoré sa zásadne nelíšia v týchto smeroch:

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

ii) 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;

iii) 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 21 a (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 21 b (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 spotrebitelia 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 3 a (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 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 4a

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 svojich trhov. Uskutočnia vhodnú kontrolu charakteristík výrobkov vo vhodnom rozsahu v súlade so zásadami uvedenými v článku 19 ods. 1 uvedeného nariadenia.

Odôvodnenie

Kvôli dobrému fungovaniu vnútorného trhu a zdravej konkurencii medzi priemyselnými odvetvami 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 nepríjemný 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, 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

Po dátume uvedenom v prílohe III treťom 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 1 a (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 1 a a 1 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Vozidlá automaticky spĺňajú 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 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 prispôbena 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 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

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 skúška typového schválenia stanovená v prílohe II, sa **nesmie neprimerane**

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 **neodchylujú** od výsledkov

odchyľovať od výsledkov skúšky.

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 8 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 8a

Informovanie spotrebiteľov

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.

¹ Ú. v. EÚ L 12, 18.1.2000, s. 16.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 8 b (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 zväži 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. 12.

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

Článok 9

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

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 9

Ak sa výrobcovia rozhodnú namontovať do 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** prijímať delegované akty s cieľom zmeniť a doplniť prílohy I, 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 vyhradujú 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 Únie, 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 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.*

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 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 nevznesú žiadne námietky*, alebo ak pred uplynutím *tejto* lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu, *že nevznesú 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,

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

vypúšťa sa

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

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

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Článok 13

Naliehavý postup

vypúšťa sa

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 vziať 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 5.2.2 a (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 – prvá veta

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

3.2.1. Skúšané vozidlo sa **vyberie takým spôsobom, aby všetky vozidlá toho istého typu, ktoré sa uvádzajú na trh, spĺňali požiadavky tohto nariadenia.**

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

<p>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>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 - písmená a, b a c

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

- (a) Ak niektorý špecifický prevodový pomer poskytne zrýchlenie v pásme tolerancie $\pm 5\%$ referenčného zrýchlenia $a_{wot\ ref}$, 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**

- a) Ak niektorý špecifický prevodový pomer poskytne zrýchlenie v pásme tolerancie $\pm 5\%$ referenčného zrýchlenia $a_{wot\ ref}$, 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/s^2 , použite pre skúšku obidva prevodové pomery. Pomer váženia vo vzťahu k referenčnému zrýchleniu $a_{wot\ ref}$ sa vypočíta pomocou rovnice:

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

(c) ak hodnota zrýchlenia prevodového pomeru i presiahne $3,0\ m/s^2$, použije sa prvý prevodový stupeň, ktorý poskytne akceleráciu nižšiu než $3,0\ m/s^2$, 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 $3,0\ m/s^2$. V iných prípadoch sa nepoužije ďalší prevodový stupeň. Dosiahnuté zrýchlenie $a_{wot\ test}$ počas skúšky sa použije na výpočet čiastočného výkonového faktora k_p namiesto $a_{wot\ ref}$.

m/s^2 , použite pre skúšku obidva prevodové pomery. Pomer váženia vo vzťahu k referenčnému zrýchleniu $a_{wot\ ref}$ sa vypočíta pomocou rovnice:

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

(c) ak hodnota zrýchlenia prevodového pomeru i presiahne $2,0\ m/s^2$, použije sa prvý prevodový stupeň, ktorý poskytne akceleráciu nižšiu než $2,0\ m/s^2$, 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 $2,0\ m/s^2$. V iných prípadoch sa nepoužije ďalší prevodový stupeň. Dosiahnuté zrýchlenie $a_{wot\ test}$ počas skúšky 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 $2,0\ m/s^2$ nie je odôvodnená. Okrem toho povinný monitorovací postup týkajúci sa tohto nového nariadenia medzi rokmi 2007 a 2010 vychádzal z definície skúšky so zrýchlením $2,0\ m/s^2$.

Pozmeňujúci a doplňujúci 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
M	Vozidlá						

	<i>používané na prepravu osôb</i>						
<i>M₁</i>	<i>Počet miest < 9</i>	<i>70</i>	<i>71**</i>	<i>68</i>	<i>69**</i>	<i>68</i>	<i>69**</i>
<i>M₁</i>	<i>Počet miest 150 kW/ton</i>	<i>71</i>	<i>71</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>
<i>M₂</i>	<i>počet miest > 9; hmotnosť < 2 tony</i>	<i>72</i>	<i>72</i>	<i>70</i>	<i>70</i>	<i>70</i>	<i>70</i>
<i>M₂</i>	<i>počet miest > 9; 2 tony < hmotnosť < 3,5 tony</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>71</i>	<i>72</i>
<i>M₂</i>	<i>počet miest > 9; 3,5 tony < hmotnosť ≤ 5 ton; menovitý výkon motora < 150 kW</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>72</i>	<i>73</i>
<i>M₂</i>	<i>počet miest > 9; 3,5 tony 150 kW</i>	<i>76</i>	<i>78</i>	<i>74</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>76</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 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</i>						

tony.

Pozmeňujúci a dopĺňujúci 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)]*	
		Fáza 1 v platnosti od [6 rokov po uverejnení]	Fáza 2 v platnosti od [8 rokov po uverejnení]
M	Vozidlá používané na prepravu osôb		
M ₁	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
M ₂	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
M ₃	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		
N ₁	hmotnosť < 2,5 tony	69	69
	2,5 tony < hmotnosť < 3,5 tony	70	70
N ₂	3,5 tony < hmotnosť < 12 ton; menovitý výkon motora < 150 kW	72	72
	3,5 tony 150kW	75	75
N ₃	hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora ≤ 180kW	75	75

	<i>hmotnosť > 12 ton; 180 < menovitý výkon motora ≤ 250kW</i>	77	77
	<i>hmotnosť > 12 ton; menovitý výkon motora > 250 kW</i>	79	79
* <i>Limitné hodnoty sa zvýšia 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 výrobcovi 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 - odsek 1

Text predložený Komisiou

Na účely tejto normy sa vykonávajú 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**

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

Na účely tejto normy sa vykonávajú 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**

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

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh

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

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 2 a (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 - odsek 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

Text predložený Komisiou

b) Zvuk generovaný systémom AVAS **by mal** umožniť ľahko identifikovať správanie sa vozidla *napr.* 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

b) Zvuk generovaný systémom AVAS **musí** umožniť ľahko identifikovať správanie vozidla **a smer jazdy** *napríklad* 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.