



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument ze zasedání

A7-0435/2012

21. 12. 2012

*****I**
ZPRÁVA

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hladině akustického tlaku motorových vozidel
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Miroslav Ouzký

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn ***tučnou kurzivou***. Zvýraznění *normální kurzivou* je upozorněním pro technická oddělení a označuje části návrhu aktu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

V záhlaví každého pozměňovacího návrhu k existujícímu aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká. Převzaté části ustanovení existujícího aktu, které Parlament hodlá změnit, zatímco návrh aktu tento úsek nezměnil, jsou označeny **tučně**. Případné vypuštění takovýchto úseků se označuje [...].

OBSAH

	Strana
OBSAH.....	3
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	44
STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ.....	45
STANOVISKO VÝBORU PRO DOPRAVU A CESTOVNÍ RUCH.....	68
POSTUP	90

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hladině akustického tlaku motorových vozidel
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2011)0856),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0487/2011),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 25. dubna 2012¹,
 - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a stanoviska Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů a Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0435/2012),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem byl v Unii zaveden komplexní systém schvalování typu

Pozměňovací návrh

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem byl v Unii zaveden komplexní systém schvalování typu

¹ Úř. věst. C 191, 29.6.2012, s. 76.

motorových vozidel. Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel a jejich výfukových systémů s ohledem na přípustné hladiny akustického tlaku by měly být harmonizovány, aby se zamezilo přijímání různých požadavků pro jednotlivé členské státy a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí a bezpečnosti obyvatel.

motorových vozidel, **jelikož silniční vozidla jsou největším zdrojem hluku v odvětví dopravy.** Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel a jejich výfukových systémů s ohledem na přípustné hladiny akustického tlaku by měly být harmonizovány, aby se zamezilo přijímání různých požadavků pro jednotlivé členské státy a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí a bezpečnosti obyvatel **a vyšší úroveň jejich života a zdraví. Komise by měla také provést posouzení dopadů, pokud jde o podmínky označování, které se vztahují na míru znečištění ovzduší a hladinu znečištění hlukem. Toto posouzení dopadů by mělo zohlednit rozličné druhy vozidel, na něž se vztahuje toto nařízení (včetně elektrických vozidel) i na vliv, který by takové označování mohlo mít na automobilový průmysl. Takové označování by mohlo být považováno za užitečný nástroj pro zvyšování informovanosti spotřebitelů a ochranu jejich práv, pokud jde o transparentnost před koupí vozidla.**

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Pro schvalování typu vozidla již platí v EU požadavky v souvislosti s příslušnými právními předpisy upravujícími oblast emisí CO₂, včetně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě

vozidla¹, nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel², nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel³, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel⁴. Technické požadavky stanovené v rámci právních předpisů EU o mezních hodnotách emisí CO₂ a znečišťujících látek by měly být v souladu s požadavky stanovenými v rámci právních předpisů pro snižování emisí hluku. Požadavky pro schválení typu vozidla v EU by proto měly být stanoveny tak, aby byly splněny oba tyto cíle.

¹ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

² Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

³ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

Odůvodnění

Technická opatření pro snižování emisí CO₂ zahrnují i opatření týkající se snižování hmotnosti vozidel, zatímco technická opatření pro snižování hluku za pomoci zvukové izolace zpravidla hmotnost vozidel zvyšují a zvyšují i objem emisí CO₂. Zvukové izolace navíc sice snižují hluk, ale současně zvyšují riziko vzniku požáru motoru.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Dopravní hluk škodí zdraví mnoha způsoby. Vleký stres způsobený hlukem může vyčerpat fyzické rezervy, narušit regulační kapacitu funkcí jednotlivých orgánů a tím omezit jejich účinnost. Dopravní hluk je potenciálním rizikovým faktorem pro zvýšený výskyt zdravotních potíží a příhod, jako jsou vysoký krevní tlak a infarkt. Jeho účinky by měly být dále zkoumány ve stejném duchu, jak je stanoveno ve směrnici 2002/49/ES o hluku ve venkovním prostředí.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6) Toto nařízení by tudíž mělo zavést jinou metodu v souvislosti s povinnou metodou směrnice 70/157/EHS. Ta by měla být založena na metodě, kterou zveřejnila pracovní skupina EHK/OSN zaměřená na hluk (GRB) v roce 2007 a která zahrnovala verzi normy ISO 362 z roku 2007. Výsledky sledování původní a nové zkušební metody byly předloženy Komisi.

(6) Toto nařízení by tudíž mělo zavést jinou metodu v souvislosti s povinnou metodou směrnice 70/157/EHS. Ta by měla být založena na metodě, kterou zveřejnila pracovní skupina EHK/OSN zaměřená na hluk (GRB) v roce 2007 a která zahrnovala verzi normy ISO 362 z roku 2007. Výsledky sledování původní a nové zkušební metody byly předloženy Komisi. **S cílem překonat nedostatky obsažené v předchozí zkušební metodě by Komise měla do 24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost předložit Evropskému parlamentu a Radě posouzení dopadů na účinný přínos zařízení pro odvalování pneumatik při snižování hladiny hluku vozidel, se zaměřením na vliv povrchu vozovek a na potřeby výzkumu v této konkrétní oblasti s ohledem na přijímání nové evropské zkušební metody, která rovněž zohlední chování povrchu vozovek.**

Odůvodnění

Druh a kvalita povrchu vozovek mají rovněž dopad na emise hluku v silniční dopravě. Je proto zapotřebí globální evropský přístup, který zohlední akustické vlastnosti povrchu vozovek.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Toto nařízení by mělo rovněž dále snížit mezní hodnoty hluku. Mělo by přihlédnout k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, které zavedlo nové přísnější požadavky týkající se hluku v souvislosti s pneumatikami motorových vozidel. Je třeba věnovat pozornost také studiím, které zdůrazňují obtěžování a účinky na zdraví způsobené hlukem silniční dopravy a související náklady a výhody.

Pozměňovací návrh

(8) Toto nařízení by mělo rovněž dále snížit mezní hodnoty hluku. Mělo by přihlédnout k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, které zavedlo nové přísnější požadavky týkající se hluku v souvislosti s pneumatikami motorových vozidel a které zdůraznilo nutnost soudržného a komplexního přístupu k řešení problému hluku ze silniční dopravy, a to i s ohledem na významný podíl, kterým k tomuto hluku přispívá povrch vozovek. ***Ve srovnání s odvětvovým a vertikálním přístupem sníží tento horizontální přístup celkový hluk silničního provozu účinněji.*** Snížení hluku silniční dopravy by mělo být chápáno také jako cíl v oblasti veřejného zdraví, pokud vezmeme v úvahu studie, které zdůrazňují obtěžování a účinky na zdraví způsobené hlukem silniční dopravy a související náklady a výhody ***Toto nařízení by rovněž mělo přihlédnout k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry¹. Komise by měla zajistit, aby pneumatiky byly označovány s ohledem***

na míru hluku, který produkují. Navíc by měla být zohledněna srovnatelnost jednotlivých druhů dopravy z hlediska hluku ve venkovním prostředí.

Odůvodnění

Druh a kvalita povrchu vozovek mají rovněž dopad na emise hluku v silniční dopravě. Je proto zapotřebí globální evropský přístup, který zohlední akustické vlastnosti povrchu vozovek.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Komise by měla vydat pokyny týkající se „tichých“ silnic a určené silničním orgánům s cílem poskytnout jim užitečný nástroj k plnění požadavků na udržitelnější silniční infrastrukturu.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8b) Šestý akční program pro životní prostředí stanovil rámec pro tvorbu politik v oblasti životního prostředí na období 2002–2012. Program vyzval k opatřením v oblasti znečištění hlukem, která by „podstatně snížila počet osob pravidelně vystavených dlouhodobě průměrným hladinám hluku, zejména pocházejícím z dopravy“.

Odůvodnění

Nařízení by mělo být v souladu s předchozími cíli a ambicemi Evropské unie.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8c) Technická opatření ke snížení hladiny akustického tlaku motorových vozidel mají za cíl plnit různé požadavky, které si mohou vzájemně odporovat, jako např. snížení hluku a emisí znečišťujících látek a zvýšení bezpečnosti při zachování co nejnižší ceny a co nejvyšší účinnosti daného vozidla. Ve snaze uspokojit všechny tyto požadavky zároveň a zajistit mezi nimi rovnováhu naráží automobilový průmysl příliš často na hranici současných možností. Konstruktérům automobilů se prostřednictvím využívání novějších, inovativnějších materiálů a metod podařilo vždy znovu tuto hranici posunout. Rozvoj inovací vyžaduje, aby byl v právních předpisech vymezen jasný rámec, který je časově realistický. Uvedený rámec je stanoven tímto nařízením, které tak neprodleně podpoří společensky podmíněný rozvoj inovací, přičemž průmyslu zároveň ponechá potřebnou hospodářskou akceschopnost.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8d) Hluk je především lokální problém, který však vyžaduje řešení na úrovni Unie. Prvním krokem každé udržitelné politiky v oblasti emisí hluku musí být proto vytvoření opatření, která se zaměří na snížení hluku u zdroje. Motorové vozidlo jako zdroj hluku, na které se vztahuje toto

nařízení, je podle definice zcela pohyblivé, takže čistě vnitrostátní opatření by se tohoto zdroje odpovídajícím způsobem nedotkla.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 e (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8e) Pro rozvoj/rozšíření infrastruktury v zájmu co možná největšího snížení hluku vozidel lze učinit významné kroky, např. lze používat v rozsáhlém měřítku zvukové bariéry.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Poskytování informací o emisích hluku spotřebitelům, správcům vozových parků a veřejným orgánům může mít vliv na jejich rozhodování o koupi vozidel a urychlit přechod k méně hlučným vozidlům. Výrobci by v zájmu toho, aby spotřebitelé dostávali nezbytné informace, měli v místě prodeje a v propagačních materiálech technického charakteru poskytovat informace o hladinách hluku vozidel stanovených na základě harmonizovaných zkušebních metod. O emisích hluku daného vozidla by měli být spotřebitelé informováni prostřednictvím značky, která by se podobala značkám informujícím o emisích CO₂, spotřebě paliva a hlučnosti pneumatik.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9b) V zájmu snížení hluku silniční dopravy mohou veřejné orgány zavést opatření a pobídky k urychlení koupě a používání méně hlučných vozidel.

Odůvodnění

Vnitrostátní a obecní orgány mohou chtít navrhovat pobídky, jako například normy pro zadávání zakázek nebo umožnění méně hlučným vozidlům přednostní přístup do určitých oblastí nebo přednostní dodací lhůty, aby podpořily koupě a používání méně hlučných vozidel jako prostředku pro snížení dopravního hluku v citlivých oblastech nebo rizikových místech uvedených na hlukových mapách požadovaných směrnicí 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí ((Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9c) Hladiny hluku vozidel jsou částečně podmíněny prostředím, v němž se vozidla pohybují, zejména kvalitou silniční infrastruktury a mírou vyspělosti systémů řízení dopravy. Proto je třeba věnovat pozornost přijetí integrovaného přístupu zejména v nejrušnějších městských oblastech a v případech, kdy je nutný pohotový zásah.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9d) U osobních automobilů dominují při

jízdě o průměrné rychlosti do 45 km/h hluk motoru a výfukového systému, při jízdě vyšší rychlostí naproti tomu hluk pneumatik a větru. Tyto druhy hluku se vyskytuje bez ohledu na druh a výkonnost motoru. Vývojem vozidel od 70. let 20. století se hluk motorů podstatně snížil, ale v průměru vzrostla jejich výkonnost a hmotnost. Těžší motory a propracovanější bezpečnostní prvky vedly ke zvýšení celkové hmotnosti vozidel, což vedlo k nezbytnému rozšíření kontaktní plochy pneumatik s cílem zlepšit stabilitu jízdy. S každým rozšířením této plochy se zvyšuje hluk vozidla způsobený pneumatikami.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 e (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9e) Hluk je komplexním problémem, který je vytvářen mnoha zdroji a jehož se týká mnoho faktorů, jež ovlivňují zvuk přijímaný lidmi a jeho dopad na ně. Právní předpisy ke snížení dopravního hluku musí odrážet tyto aspekty s přihlédnutím k hluku motoru, vozidla a pneumatik, k povrchu vozovky, způsobu jízdy a řízení dopravy a musí být řešeny v právních předpisech, jako je například nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry¹ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí².

¹ Úř. věst. L 342, 22.12.2009, s. 46.

² Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)***Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

10a. Komise by měla prověřit potenciál aktivních bezpečnostních systémů v tišších vozidlech, například hybridních a elektrických vozidlech, aby lépe sloužil cíli, kterým je zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu v městských oblastech, jako jsou slepí, zrakově a sluchově postižení chodci, cyklisté a děti.

Pozměňovací návrh 17**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 b (nový)***Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

(10b) Hladina hluku vozidel má přímý dopad na kvalitu života občanů EU zejména v městských oblastech, kde je elektrická a/nebo podzemní veřejná hromadná doprava poskytována jen v malé míře nebo vůbec a kde je infrastruktura pro chodce a cyklisty vyvinuta jen velmi málo nebo vůbec. Je také třeba zohlednit cíl zdvojnásobit počet uživatelů veřejné hromadné dopravy, který Evropský parlament stanovil ve svém usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“¹. V zájmu snížení znečištění hlukem v městských oblastech by měla Komise a členské státy v souladu se zásadou subsidiarity podporovat hromadnou dopravu, pěší chůzi nebo jízdu na kole.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10c) Informace o hladině hluku, včetně výsledků testů, by měly být k dispozici v jasně viditelné formě v místech prodeje a v propagačních materiálech vozidel.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10d) Hladinu hluku vozidla se částečně odvíjí od toho, jak je vozidlo používáno a jak kvalitní je jeho údržba po nákupu. V této souvislosti by se měly učinit kroky ke zvýšení informovanosti veřejnosti v EU o tom, jak je důležité osvojit si zásady plynulé jízdy a dodržovat rychlostní limity platné v jednotlivých členských státech.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12) Aby Komise mohla **nahradit** technické požadavky tohoto nařízení **přímým odkazem na předpisy EHK/OSN č. 51 a 59, jakmile tyto předpisy stanoví mezní hodnoty vztahující se na novou zkušební metodu, nebo tyto požadavky přizpůsobit** technickému a vědeckému vývoji, měla by jí být v souladu s článkem

(12) Aby Komise mohla **přizpůsobit** technické požadavky tohoto nařízení technickému a vědeckému vývoji, měla by jí být v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie svěřena pravomoc přijímat akty **pozměňující přílohy tohoto nařízení**, pokud jde **o postupy EU při schvalování typu vozidla**

290 Smlouvy o fungování Evropské unie svěřena pravomoc přijímat akty, pokud jde **o změny ustanovení v přílohách tohoto nařízení ohledně zkušebních metod a hladin** akustického tlaku. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce prováděla náležitě konzultace. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a řádné předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

v souvislosti s hladinou akustického tlaku a výfukovým systémem, o metody a nástroje měření hluku z motorových vozidel, o systémy tlumení hluku, hluk tlakovzdušných systémů, kontroly shodnosti výroby, specifikace pro zkušební zařízení, metody měření v souvislosti s dodatečnými ustanoveními o emisích hluku a opatření zajišťující slyšitelnost hybridních a elektrických vozidel. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce prováděla náležitě konzultace, **a to i na odborné úrovni.** Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a řádné předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh je nutný kvůli zajištění souladu návrhu Komise s novým standardním zněním ustanovení o aktech v přenesené pravomoci a kvůli upřesnění obsahu příloh, jež by mělo být umožněno prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci změnit.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12a) Řešení otázky snížení hluku u zdroje, které je cílem tohoto nařízení, nabízí menší potenciál snížení hluku ve srovnání s opatřeními týkajícími se složení povrchu vozovky, protože ten je v kontaktu s pneumatikami. Možnost snížení hluku na základě změny složení vozovky by byla technicky výrazně méně komplikovaná. Použitím druhů asfaltu, jako je drenážní asfaltový koberec, asfalty snižující hluk nebo asfalt optimalizující hluk, které jsou již k dispozici, v rámci celkového přístupu, jenž kombinuje různá jednoduchá stavební opatření, lze již nyní lokálně dosáhnout snížení hlučnosti o přibližně

10db. Tento účinný přístup k lokálním zdrojům hluku není v tomto nařízení uplatněn, protože jeho provedení by výrazně zatížilo veřejné rozpočty, zejména rozpočty místních a regionálních orgánů. To by se dalo v době finanční krize stěží obhájit a rovněž by to zasahovalo do regionální a strukturální politiky.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Čl. 3 – bod 2

Znění navržené Komisí

2) „typem vozidla“ se rozumí skupina vozidel, jak je definována v části B přílohy II směrnice 2007/46/ES;

Pozměňovací návrh

2) „typem vozidla“ se rozumí:

i) v případě vozidel testovaných podle přílohy II odstavce 4.1.2.1 skupina vozidel, jak je definována v části B přílohy II směrnice 2007/46/ES;

ii) v případě vozidel testovaných podle přílohy II odstavce 4.1.2.2 skupina vozidel, která se v zásadě neliší v takových ohledech jako je:

– tvar nebo materiál karoserie (zvláště motorového prostoru a jeho zvukové izolace);

– typ motoru (např. zážehový nebo vznětový, dvoutakt nebo čtyřtakt, s vratným nebo s rotačním pístem), počet a objem válců, typ vstřikovacího systému, uspořádání ventilů, jmenovité otáčky motoru (S) či typ elektrického motoru;

– vozidla se stejným typem motoru a/nebo různými převodovými poměry lze považovat za vozidla stejného typu.

Pokud však uvedené rozdíly vyžadují rozdílné zkušební postupy, považují se tyto rozdíly za změnu typu;

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 3 – bod 21 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

21a) „místem prodeje“ se rozumí místo, kde jsou vozidla skladována a nabízena k prodeji spotřebitelům.

Odůvodnění

Má-li být zajištěno, že spotřebitelé budou mít při rozhodování o koupi vozidla přístup k potřebným informacím, měly by být informace o hlučnosti vozidel široce dostupné, přičemž navrhovaný text by byl v souladu s článkem 3 nařízení 1222/2009 o označování pneumatik, včetně emisí hluku.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Čl. 3 – bod 21 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

21b) „propagačními materiály technického charakteru“ se rozumí technické příručky, brožury, letáky a katalogy (ať už v tištěné, elektronické či internetové podobě), jakož i internetové stránky, jejichž účelem je propagovat vozidla u široké veřejnosti.

Odůvodnění

Má-li být zajištěno, že spotřebitelé budou mít při rozhodování o koupi vozidla přístup k potřebným informacím, měly by být informace o hlučnosti vozidel široce dostupné.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Při provádění technické kontroly vozidel měří členské státy hladinu hluku

**na základě údajů ve schválení typu EU
pro každý typ vozidla.**

Odůvodnění

Při provádění povinných technických prohlídek vozidel (s cílem zjistit, zda emise hluku u vozidla nepřekračují povolené hladiny) by měly členské státy spíše využívat údaje o hladinách hluku uvedené ve schválení typu EU pro každý typ vozidla než jakákoli jiná kritéria.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Článek 4 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4b

Monitorování

V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh¹, členské státy zaručují účinné sledování svého trhu. Provedou v přiměřeném rozsahu příslušné kontroly vlastností výrobků, a to v souladu se zásadami uvedenými v čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 765/2008.

¹ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

Odůvodnění

Za účelem řádného fungování vnitřního trhu a zdravé konkurence mezi průmyslovými odvětvími je důležité zaručit vysokou úroveň dodržování pravidel trhu jak u zboží, které je v oběhu v rámci Společenství, tak u zboží vstupujícího na trh ze zemí mimo EHP. Členské státy a jejich příslušné orgány pro sledování trhu se proto vyzývají, aby kontrolovaly a sledovaly plnění požadavků stanovených v tomto nařízení. To je nesmírně důležité proto, aby byly splněny požadavky na ochranu veřejných zájmů, jako jsou zdraví a bezpečnost obecně, zdraví a bezpečnosti na pracovišti, ochrana spotřebitelů, životní prostředí a bezpečnost.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci zajistí, aby systém tlumení hluku byl navržen, vyroben a smontován tak, aby mohl dostatečně odolávat korozi, které je vystaven za podmínek používání vozidla.

Pozměňovací návrh

2. Výrobci zajistí, aby systém tlumení hluku byl navržen, vyroben a smontován tak, aby mohl dostatečně odolávat korozi, které je vystaven za podmínek používání vozidla, **a rozdílným regionálním klimatickým podmínkám.**

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Článek 6

Znění navržené Komisí

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit mezní hodnoty stanovené v příloze III.

Pozměňovací návrh

Podmínky zkoušek uvedené v příloze II zohlední typické podmínky jízdy na silnici a požadavky na přezkoušení jiných podstatných prvků vozidla, na které se již vztahuje nařízení (ES) č. 661/2009.
Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II a **zaokrouhlená na nejbližší celé číslo** nesmí překročit mezní hodnoty stanovené v příloze III.

Odůvodnění

V souladu se zásadami zlepšování právní úpravy je důležité zajistit, aby zkušební podmínky tohoto nařízení neměly nepatřičný dopad na výrobce dílů, kteří již učinili významné kroky ke snížení emisí hluku, zejména v odvětví výroby pneumatik. V této souvislosti je třeba zdůraznit přesnost zkušebních podmínek a jako podmínka pro ověření mezních hodnot stanovených v příloze III by měly být uvedeny „typické podmínky jízdy na silnici“. Má-li být tento změňovací návrh v souladu s ostatními právními předpisy EU týkajícími se hlučnosti, je třeba, aby byly hodnoty akustického tlaku uváděny systematicky. Všechna nařízení uvádějí konečné výsledky měření v celých číslech. Zpravodaj navrhuje, aby se tato praxe zachovala i v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Článek 7

Znění navržené Komisí

Do tří let po datu uvedeném v příloze III, třetím sloupci, fázi 1, tohoto nařízení **vypracuje** Komise **podrobnou studii s cílem zjistit, zda jsou mezní hodnoty hluku vhodné**. Na základě **závěrů této studie může** Komise případně **předložit návrhy** na změnu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

Po datu uvedeném v příloze III, třetím sloupci, fázi 1, tohoto nařízení **provede** Komise **přezkum mezních hodnot hluku podle přílohy III. Přezkum zahrnuje posouzení dopadu včetně celkového posouzení dopadu na automobilový průmysl a zejména na související průmyslová odvětví, přičemž zohlední vliv dalších právních předpisů – například předpisů týkajících se snižování emisí CO₂ a bezpečnosti – na hladinu akustického tlaku motorových vozidel. Na základě tohoto přezkumu a posouzení dopadu Komise případně připraví návrh na změnu tohoto nařízení tak, aby bylo co nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže. Mezní hodnoty uvedené v příloze III čtvrtém sloupci druhé větě vstoupí v platnost šest let po potvrzení posouzení dopadu a dokončení přezkumného procesu Komise.**

Odůvodnění

U původního návrhu Komise nebylo vlastní posouzení dopadu založené na požadované nové klasifikaci vozidel. Proto je naléhavě nutné požadovat posouzení dopadu ještě před dalšími výraznými kroky směrem ke snížení. Po dokončení přezkumného procesu mohou vstoupit v platnost mezi hodnoty fáze 2 při zohlednění dobře známých lhůt technického rozvoje v průmyslu.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Návrhy změn tohoto nařízení předložené podle odstavce 1 zohlední nové normy stanovené Mezinárodní organizací pro normalizaci, zejména normu ISO 10844:2011.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 8. – odst. 1 – pododstavce 1 a a 1 b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Vozidla automaticky splňují požadavky přílohy X, pokud výrobce vozidla předloží schvalovacímu orgánu technickou dokumentaci prokazující, že rozdíl mezi maximálními a minimálními otáčkami motoru vozidel na přímce BB¹⁷, při jakýchkoli podmínkách zkoušky v rámci regulačního rozsahu dalších ustanovení týkajících se emisí hluku podle definice v bodě 3.3 přílohy VIII s ohledem na podmínky stanovené v příloze II, nepřesahuje 0,15 x S.

1b. Vozidla kategorie N1 jsou vyňata z dalších ustanovení týkajících se emisí hluku, pokud je splněna jedna z níže uvedených podmínek:

a) zdvihový objem motoru je $\leq 660 \text{ cm}^3$ a poměr výkonu k hmotnosti (PMR) vypočtený na základě maximální povolené hmotnosti vozidla je ≤ 35 ;

b) užitečné zatížení je $\geq 850 \text{ kg}$ a poměr výkonu k hmotnosti (PMR) vypočtený na základě maximální povolené hmotnosti vozidla je ≤ 40 .

Odůvodnění

Tímto pozměňovacím návrhem se zavádějí přiměřené požadavky pro malé a střední podniky provádějící úpravy. Norma ASEP Evropské unie konfederací průmyslu a zaměstnavatelů (UNICE) je navíc přizpůsobena chování typických vozidel kategorie M1 a odpovědná expertní skupina doporučila vyloučení ostatních kategorií. ASEP (Additional Sound Emission Provisions – další ustanovení týkající se emisí hluku) mají zabránit neočekávaným emisím hluku, které nesouvisí s výsledky zkoušek schvalování typu. Vzhledem k tomu, že takové emise u dodávkových vozidel kategorie N1 nejsou známy, pozměňovací návrh zajišťuje vynětí těchto vozidel ze zvláštních zkoušek podle ASEP.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 8. – odst. 1 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Na vozidla kategorie N1 se další ustanovení týkající se emisí hluku nevztahují, pokud je splněna jedna z následujících podmínek:

a) kapacita motoru nepřesahuje 660 cm³ a poměr výkonu k hmotnosti (PMR) vypočtený na základě maximální povolené hmotnosti vozidla nepřesahuje hodnotu 35;

b) užitečné zatížení dosahuje alespoň 850 kg a poměr výkonu k hmotnosti (PMR) vypočtený na základě maximální povolené hmotnosti vozidla nepřesahuje hodnotu 40;

Odůvodnění

Požadavky ohledně ASEP (Additional Sound Emission Provisions – další ustanovení týkající se emisí hluku) jsou přizpůsobeny chování vozidel typickým pro sportovní, dodatečně montované systémy a vozidla kategorie M1, aby bylo možné zjistit nečekané emise hluku při vysokých otáčkách motoru. Další ustanovení týkající se emisí hluku byla vypracována a schválena expertní skupinou zabývající se hlukem, která spadá pod pracovní skupinu EHK/OSN zřízenou podle článku 29, jejímž členem je i Evropská komise. Stejná expertní skupina odůvodněně doporučila vyjmout dodávková vozidla podle písmen a) a b), jak jsou uvedena výše: žádný očekávaný přínos pro životní prostředí a hospodářsky neúměrné úsilí a náklady související s ověřovacími testováními vzhledem k mnohem větší různorodosti dodávkových vozidel ve srovnání s osobními automobily.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Emise hluku vozidla za typických podmínek jízdy na silnici, které se liší od podmínek, za nichž byla prováděna zkouška při schvalování typu stanovená v příloze II, se nesmějí **nepřiměřeně** odchylovat od výsledků zkoušky.

2. Emise hluku vozidla za typických podmínek jízdy na silnici, které se liší od podmínek, za nichž byla prováděna zkouška při schvalování typu stanovená v příloze II, se nesmějí odchylovat od výsledků zkoušky.

Odůvodnění

Od výsledků zkoušky se nesmějí odchylovat běžné emise hluku za obvyklých podmínek.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Výrobce vozidla nesmí úmyslně měnit, upravovat nebo instalovat žádné mechanické, elektrické, tepelné nebo jiné zařízení nebo postup pouze pro účely splnění požadavků na emise hluku stanovených v tomto nařízení, které není v provozu během jízdy na silnici za podmínek vztahujících se na další ustanovení týkající se emisí hluku.

Pozměňovací návrh

3. Výrobce vozidla nesmí úmyslně měnit, upravovat nebo instalovat žádné mechanické, elektrické, tepelné nebo jiné zařízení nebo postup pouze pro účely splnění požadavků na emise hluku stanovených v tomto nařízení, které není v provozu během jízdy na silnici za podmínek vztahujících se na další ustanovení týkající se emisí hluku. ***Tato opatření se běžně označují jako „cycle beating“ (odchýlení zkušebního cyklu od reálného provozu).***

Odůvodnění

Zvyšuje se jasnost ustanovení. Záměrem právního předpisu je odstranit nedostatky v nařízení nebo jim předejít.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. V žádosti o schválení typu výrobce uvede prohlášení podle vzoru uvedeného v dodatku 1 přílohy VIII, že typ vozidla, o jehož schválení se žádá, splňuje požadavky stanovené v článku 8 ***odst. 1 a odst. 2.***

Pozměňovací návrh

5. V žádosti o schválení typu výrobce uvede prohlášení ***podložené odpovídajícími výsledky zkoušek*** podle vzoru uvedeného v dodatku 1 přílohy VIII, že typ vozidla, o jehož schválení se žádá, splňuje požadavky stanovené v článku 8.

Odůvodnění

Článek 8 je třeba uplatňovat jako celek s cílem zajistit nutnou právní jistotu.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení Článek 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 8a

Výrobci a distributoři vozidel zajistí, aby u každého vozidla byla v místě prodeje na dobře viditelném místě a v propagačních materiálech technického charakteru uvedena v souladu s harmonizovanými zkušebními metodami pro schvalování typu hladina akustického tlaku v decibelech (dB(A)).

Na základě komplexního posouzení dopadu Komise do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost a v souladu s řádným legislativním postupem předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh informace pro spotřebitele. Takový návrh lze začlenit do směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů¹.

Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení Článek 8 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 8b

Klasifikace a kvalita povrchu vozovky Komise na základě lhůt pro přezkum stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne

25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí¹ posoudí možnost zavedení systému klasifikace povrchu vozovek, který bude vypovídat o charakteristických emisích hluku odvalování na každé vozovce v Evropské unii, a předloží Evropskému parlamentu a Radě případný návrh na základě řádného legislativního postupu.

Komise zváží, zda bude od členských států požadovat, aby informace o kvalitě povrchu vozovek poskytovaly v rámci strategických hlukových map, které jsou vypracovávány na základě směrnice 2002/49/ES.

¹ Úř. věst. L 189, 18.7.2002.

Odůvodnění

Kvalita povrchu vozovek má značný vliv na emise hluku, které vznikají v souvislosti s odvalováním pneumatik vozidel. Strategie, na jejímž základě by bylo možno získat přehled o kvalitě povrchu vozovek v EU, dosud neexistuje. Výše uvedený návrh by členským státům a obcím umožnil stanovit, ve kterých oblastech má smysl kvalitu vozovek zvýšit, a docílit tak snížení hluku ve venkovním prostředí.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Článek 9

Znění navržené Komisí

Článek 9

Pokud se výrobce rozhodne instalovat do vozidel systém AVAS, musí být splněny požadavky stanovené v příloze X.

Pozměňovací návrh

Článek 9

Pokud se výrobce rozhodne instalovat do vozidel systém AVAS, **zvuk, který systém AVAS vydává, musí být nepřerušovaný zvuk, který chodce a zranitelné účastníky silničního provozu informuje o tom, že je vozidlo v provozu. Tento zvuk, podle něž je možné snadno poznat chování vozidla, by mohl znít podobně jako zvuk vozidla stejné kategorie vybaveného spalovacím motorem a provozovaného za stejných podmínek a musí být splněny požadavky**

stanovené v příloze *IX*.

Komise během jednoho roku od vstupu tohoto nařízení v platnost posoudí potřebu přezkumu tohoto nařízení, přičemž mimo jiné vezme v úvahu, zda aktivní bezpečnostní systémy mohou lépe sloužit cíli, jímž je zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu v městských oblastech, a zda mohou doplnit akustický varovný systém vozidla nebo zda se s ním mohou porovnávat, a předloží Evropskému parlamentu a Radě případný návrh na základě řádného legislativního postupu, který stanoví maximální hladinu akustického tlaku systému AVAS.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změn příloh I až *XI*.

Pozměňovací návrh

1. Komise je zmocněna přijímat **v souladu s článkem 11** akty v přenesené pravomoci za účelem změn příloh I až **II a IV až XII v zájmu přizpůsobení technických požadavků tohoto nařízení technickému a vědeckému vývoji.**

Odůvodnění

Podle čl. 290 SFEU může Komise přijímat akty v přenesené pravomoci, pouze pokud jde o ty prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné, kdežto podstatné prvky jsou upravovány výhradně legislativním aktem. Ustanovení přílohy III, tj. ustanovení týkající se mezních hodnot hluku a lhůt (fází), jsou podstatnými prvky návrhu, a jejich úprava je tedy výhradně v pravomoci spoluzákonodárců. Tento pozměňovací návrh je nutný rovněž kvůli zajištění souladu návrhu Komise s novým standardním zněním ustanovení o aktech v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Jakmile budou stanoveny mezní hodnoty související se zkušební metodou v předpisu č. 51, Komise **zváží** nahrazení technických požadavků stanovených v příloze III s přímým odkazem na příslušné požadavky předpisů EHK/OSN č. 51 a 59.

Pozměňovací návrh

2. Jakmile budou stanoveny mezní hodnoty související se zkušební metodou v předpisu č. 51, Komise **zhodnotí možnost** nahrazení technických požadavků stanovených v příloze III s přímým odkazem na příslušné požadavky předpisů EHK/OSN č. 51 a 59 **za podmínky, že to nepovede k oslabení standardů EU v oblasti životního prostředí a zdraví a s patřičným zřetelem na stanoviska Evropského parlamentu a Rady, a předloží Evropskému parlamentu a Radě případný návrh na změnu přílohy III na základě řádného legislativního postupu.**

Odůvodnění

Podle čl. 290 SFEU může Komise přijímat akty v přenesené pravomoci, pouze pokud jde o ty prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné, kdežto podstatné prvky jsou upravovány výhradně legislativním aktem. Ustanovení přílohy III, tj. ustanovení týkající se mezních hodnot hluku a lhůt (fází), jsou podstatnými prvky návrhu, a jejich úprava je tedy výhradně v pravomoci spoluzákonodárců.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění.)

Odůvodnění

Netýká se českého znění.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 10 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu **neurčitou** od data **přijetí** tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 10 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu **pěti let** od data **vstupu** tohoto nařízení **v platnost. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevyssloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.**

Odůvodnění

Doba trvání přenesení pravomoci na Komisi by měla být omezena na pět let s možností prodloužení, pokud budou dodrženy určité podmínky, např. vypracování zprávy, a pokud Evropský parlament nebo Rada nevynesou námitky. Tento pozměňovací návrh přihlíží k novému standardnímu znění pro akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 43

**Návrh nařízení
Čl. 11 – odst. 3**

Znění navržené Komisí

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 10 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění).

Odůvodnění

Netýká se českého znění.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o **jeden měsíc**.

Pozměňovací návrh

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o **dva měsíce**.

Odůvodnění

Tento změňovací návrh je nutný kvůli zajištění souladu návrhu Komise s novým standardním zněním ustanovení o aktech v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení Článek 12

Znění navržené Komisí

Článek 12

Námitky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament a Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o jeden měsíc.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, nebo pokud před tímto dnem Evropský parlament a Rada Evropskou komisi informovaly o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstoupí akt v přenesené

Pozměňovací návrh

vypouští se

pravomoci v platnost dnem stanoveným v jeho ustanoveních.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vznese námitku, uvede důvody pro vznesení námitky k aktu v přenesené pravomoci.

Odůvodnění

Vzhledem k ustanovením čl. 11 odst. 5 je článek 12 nadbytečný. Tato změna je navrhována kvůli zajištění souladu návrhu Komise s novou standardní formulací ustanovení o aktech v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení Článek 13

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Postup pro naléhavé případy

vypouští se

1. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku vstupují v platnost bezodkladně a použijí se, pokud proti nim není vyslovena námitka v souladu s odstavcem 2. V oznámení aktu v přenesené pravomoci zaslaném Evropskému parlamentu a Radě se uvedou důvody použití postupu pro naléhavé případy.

2. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky postupem uvedeným v čl. 11 odst. 5. V takovém případě, poté, co Evropský parlament nebo Rada oznámí rozhodnutí vyslovit námitku, Komise dotýčný akt neprodleně zruší.

Odůvodnění

Použití postupu pro naléhavé případy nebylo dostatečně opodstatněno ani v článku 10, ani v bodech odůvodnění, a článek 13 by se proto měl vypustit.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení Příloha I – bod 5.2.2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5.2.2a. Mezní hodnoty uvedené v tabulce přílohy III se při měření uplatňují s přiměřenou přípustnou odchylkou.

Odůvodnění

Stávající ustanovení všech právních předpisů týkajících se problematiky hluku připouštějí odchylku danou výrobou.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení Příloha II – bod 3.2.1 – první věta

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3.2.1. Zkušební vozidlo **se vybere tak, aby všechna vozidla stejného typu, která jsou uvedena na trh, splňovala požadavky tohoto předpisu.**

3.2.1. Zkušební vozidlo **je výrobcem určený reprezentativní vzorek vozidel, která mají být uvedena na trh.**

Odůvodnění

Stávající ustanovení všech právních předpisů týkajících se problematiky hluku připouštějí odchylku danou výrobou.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení Příloha II – bod 3.2.2

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
3.2.2. Hlukové emise související s odvalováním pneumatik jsou stanovené v nařízení (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti motorových vozidel. Pneumatiky použité při zkoušce musí být pro dotyčné vozidlo reprezentativní a musí být zvoleny	3.2.2. Hlukové emise související s odvalováním pneumatik jsou stanovené v nařízení (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti motorových vozidel. Pneumatiky použité při zkoušce musí být pro dotyčné vozidlo reprezentativní a musí být zvoleny

<p>výrobce vozidla a zaznamenány v dodatku 3 přílohy I tohoto nařízení. Musejí odpovídat jednomu z rozměrů pneumatik určených pro vozidlo jako původní zařízení. Pneumatika je nebo bude komerčně dostupná na trhu ve stejnou dobu jako vozidlo. ^{2/} Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla pro zkušební hmotnost vozidla. Hloubka vzorku pneumatik musí odpovídat minimálně právně stanovené hloubce vzorku.</p>	<p>výrobce vozidla a zaznamenány v dodatku 3 přílohy I tohoto nařízení. Musejí odpovídat jednomu z rozměrů pneumatik určených pro vozidlo jako původní zařízení. Pneumatika je nebo bude komerčně dostupná na trhu ve stejnou dobu jako vozidlo. ^{2/} Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla pro zkušební hmotnost vozidla. Hloubka vzorku pneumatik musí odpovídat právně stanovené hloubce vzorku.</p>
<p>^{2/} Vzhledem k tomu, že podíl pneumatik na celkových emisích hluku je výrazný, je nutné vzít v úvahu stávající předpisy o emisi hluku ze styku pneumatika/vozovka. Trakční pneumatiky, pneumatiky pro jízdu na sněhu a pro zvláštní použití podle předpisu EHK/OSN č. 117 (Úř. věst. L 231, 29.8.2008, s. 19) by se na žádost výrobce neměly při měřeních pro schválení typu a měřeních shodnosti výroby používat.</p>	<p>^{2/} Vzhledem k tomu, že podíl pneumatik na celkových emisích hluku je výrazný, je nutné vzít v úvahu stávající předpisy o emisi hluku ze styku pneumatika/vozovka. Trakční pneumatiky, pneumatiky pro jízdu na sněhu a pro zvláštní použití podle posledního znění předpisu EHK/OSN č. 117 by se na žádost výrobce neměly při měřeních pro schválení typu a měřeních shodnosti výroby používat.</p>

Odivodnění

Navrhované znění odpovídá ustanovením, na nichž se v roce 2011 na své 53 schůzi shodla pracovní skupina odborníků EHK/OSN zaměřená na problematiku hluku (spadající pod pracovní skupinu zřízenou podle článku 29 (pracovní skupinu odpovědnou za vypracování celosvětově platných harmonizovaných norem pro vozidla) v Ženevě, jejíž členem je Evropská komise.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Příloha II – bod 4.1.2.1.4.1

Znění navržené Komisí

4.1.2.1.4.1. Vozidla s převodovkou s ručním řazením, automatickou převodovkou, adaptivní převodovkou nebo převodovkou s plynule měnitelnými převodovými poměry (CVT), u kterých zkouška probíhá s uzamčenými převodovými poměry

Tyto podmínky jsou možné při výběru převodových poměrů:

Pozměňovací návrh

4.1.2.1.4.1. Vozidla s převodovkou s ručním řazením, automatickou převodovkou, adaptivní převodovkou nebo převodovkou s plynule měnitelnými převodovými poměry (CVT), u kterých zkouška probíhá s uzamčenými převodovými poměry

Tyto podmínky jsou možné při výběru převodových poměrů:

a) Pokud některý poměr umožňuje akceleraci v pásmu dovolené odchylky $\pm 5\%$ vztažné akcelerace $a_{wot\ ref}$, která nepřevyšuje $3,0\ m/s^2$, provádí se zkouška s tímto převodovým poměrem.

b) Pokud žádný z převodových poměrů neumožňuje požadovanou akceleraci, vybere se převodový poměr i , který umožňuje vyšší akceleraci, a převodový poměr $i + 1$, který umožňuje nižší akceleraci, než je hodnota vztažné akcelerace. Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i nepřekročí $3,0\ m/s^2$, použijí se při zkoušce oba převodové poměry. Vážený poměr ve vztahu ke vztažné akceleraci $a_{wot\ ref}$ se vypočítá takto:

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

c) Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i přesáhne $3,0\ m/s^2$, použije se první převodový poměr, který umožňuje akceleraci nižší než $3,0\ m/s^2$ za předpokladu, že převodový poměr $i + 1$ umožňuje akceleraci nižší než a_{urban} . V takovém případě se použijí dva rychlostní stupně, i a $i + 1$, včetně rychlostního stupně i , při němž akcelerace překročí $3,0\ m/s^2$. V ostatních případech se žádný jiný rychlostní stupeň nepoužije. Akcelerace $a_{wot\ test}$ dosažená při zkoušce se použije pro výpočet faktoru částečného výkonu k_p místo $a_{wot\ ref}$.

a) Pokud některý poměr umožňuje akceleraci v pásmu dovolené odchylky $\pm 5\%$ vztažné akcelerace $a_{wot\ ref}$, která nepřevyšuje $2,0\ m/s^2$, provádí se zkouška s tímto převodovým poměrem.

b) Pokud žádný z převodových poměrů neumožňuje požadovanou akceleraci, vybere se převodový poměr i , který umožňuje vyšší akceleraci, a převodový poměr $i + 1$, který umožňuje nižší akceleraci, než je hodnota vztažné akcelerace. Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i nepřekročí $2,0\ m/s^2$, použijí se při zkoušce oba převodové poměry. Vážený poměr ve vztahu ke vztažné akceleraci $a_{wot\ ref}$ se vypočítá takto:

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

c) Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i přesáhne $2,0\ m/s^2$, použije se první převodový poměr, který umožňuje akceleraci nižší než $2,0\ m/s^2$ za předpokladu, že převodový poměr $i + 1$ umožňuje akceleraci nižší než a_{urban} . V takovém případě se použijí dva rychlostní stupně, i a $i + 1$, včetně rychlostního stupně i , při němž akcelerace překročí $2,0\ m/s^2$. V ostatních případech se žádný jiný rychlostní stupeň nepoužije. Akcelerace $a_{wot\ test}$ dosažená při zkoušce se použije pro výpočet faktoru částečného výkonu k_p místo $a_{wot\ ref}$.

Odůvodnění

Statistiky týkající se řízení vozidel v praxi, jež jsou dostupné pro vypracování nových celosvětových zkušebních metod pro lehká užitková vozidla, ukazují, že požadavek akcelerace nad $2\ m/s^2$ není opodstatněný. Povinný kontrolní postup pro toto nařízení pro období mezi roky 2007a 2010 navíc vychází ze zkušební hodnoty $2\ m/s^2$.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení
Příloha III

Znění navržené Komisí

Příloha III
Mezní hodnoty

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit tyto mezní hodnoty:

Kategorie vozidla	Popis kategorie vozidla	Mezní hodnoty vyjádřené v dB(A) [decibely(A)]					
		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel		Mezní hodnoty pro registraci nových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu	
		Fáze 1 platná od [2 let po zveřejnění]		Fáze 2 platná od [5 let po zveřejnění]		Fáze 3 platná od [7 let po zveřejnění]	
		Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *
<i>M</i>	Vozidla používaná pro přepravu cestujících						
<i>M₁</i>	počet sedadel ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	počet sedadel ≤ 9; poměr výkonu k hmotnosti > 150 kW/t	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; hmotnost ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; 2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	Vozidla						

	<i>používaná pro přepravu nákladu</i>						
N_1	<i>hmotnost ≤ 2 t</i>	71	71	69	69	69	69
N_1	<i>2 t < hmotnost $\leq 3,5$ t</i>	72	73	70	71	70	71
N_2	<i>3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru < 75 kW</i>	74	75	72	73	72	73
N_2	<i>3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; 75 \leq jmenovitý výkon motoru < 150 kW</i>	75	76	73	74	73	74
N_2	<i>3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW</i>	77	79	75	77	75	77
N_3	<i>hmotnost > 12 t; 75 \leq jmenovitý výkon motoru < 150 kW</i>	77	78	75	76	75	76
N_3	<i>hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW</i>	80	82	78	80	78	80
*	<i>Zvýšené mezní hodnoty platí, pouze pokud vozidlo splňuje příslušnou definici terénních vozidel stanovenou v bodě 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.</i>						
**	<i>U vozidel kategorie M1 platí zvýšené mezní hodnoty pouze pro terénní vozidla s maximální povolenou hmotností > 2 t.</i>						

Pozměňovací návrh

Příloha III **Mezní hodnoty**

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II *a zaokrouhlená dolů na nejbližší celé číslo v případě, že hodnota za desetinnou čárkou je menší než 0,5, a zaokrouhlená nahoru na nejbližší celé číslo v případě, že hodnota za desetinnou čárkou je větší nebo rovna 0,5*, nesmí překročit tyto mezní hodnoty:

Kategorie vozidla	Popis kategorie vozidla	Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel vyjádřené v dB(A) [decibely(A)]*	Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel i pro registraci nových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu vyjádřené v dB(A) [decibely(A)]*
		Fáze 1 platná od [6 let po zveřejnění]	Fáze 2 platná od [8 let po zveřejnění]
M	Vozidla používaná pro přepravu cestujících		
M₁	<i>počet sedadel ≤ 9; ≤ 125 kW/t</i>	68	68
	<i>počet sedadel ≤ 9;</i>	69	69

	125 kW/t < poměr výkonu k hmotnosti ≤ 150 kW/t		
	počet sedadel ≤ 9; poměr výkonu k hmotnosti > 150 kW/t	71	71
M ₂	počet sedadel > 9; hmotnost ≤ 2,5 t	69	69
	počet sedadel > 9; 2,5 t < hmotnost < 3,5 t	71	71
	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost < 5 t;	72	72
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru ≤ 180kW	73	73
	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; 180 kW < jmenovitý výkon motoru ≤ 250kW	75	75
	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru > 250kW	76	76
N	<i>Vozidla používaná pro přepravu nákladu</i>		
N ₁	hmotnost < 2,5 t	69	69
	2,5 t < hmotnost < 3,5 t	70	70
N ₂	3,5 t < hmotnost < 12 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	72	72
	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru > 150kW	75	75
N ₃	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru ≤ 180kW	75	75
	hmotnost > 12 t; 180 < jmenovitý výkon motoru ≤ 250kW	77	77
	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru > 250 kW	79	79
*	<i>Mezní hodnoty se zvyšují o 1dB u vozidel, která splňují příslušnou definici terénních vozidel stanovenou v bodě 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.</i>		

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Příloha VI – bod 3 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Vybere se jedno vozidlo, na němž se provedou zkoušky stanovené v bodě 2. Pokud výsledky zkoušek splňují požadavky na shodnost výroby uvedené v příloze X směrnice 2007/46/ES, typ vozidla lze považovat za vyhovující ustanovením o shodnosti výroby.

Pozměňovací návrh

Vybere se jedno vozidlo, na němž se provedou zkoušky stanovené v bodě 2. Pokud výsledky zkoušek splňují požadavky na shodnost výroby uvedené v příloze X směrnice 2007/46/ES, typ vozidla lze považovat za vyhovující ustanovením o shodnosti výroby. ***Platné požadavky na shodnost výroby se týkají splnění mezních hodnot uvedených v příloze III s přípustnou odchylkou 1 dB(A).***

Odůvodnění

Přípustná odchylka +1 dB se u kontrol shodnosti výroby stanovuje v souladu s jinými nařízeními, např. nařízením 661/2009, a s ustanoveními současných právních předpisů.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Příloha VII – bod 1 – poznámka pod čarou 1

Znění navržené Komisí

^{1/} ISO10844:1994.

Pozměňovací návrh

^{1/} Prvních pět let po vstupu tohoto nařízení v platnost mohou výrobci použít zkušební dráhy certifikované buď podle normy ISO 10844:1994, nebo podle normy ISO 10844:2011. Po tomto datu jsou výrobci povinni využívat pouze ty zkušební dráhy, které jsou v souladu s normou ISO 10844:2011.

Odůvodnění

Norma ISO10844:1994 byla v březnu 2011 aktualizována do podoby nové normy ISO10844:2011. Nové znění nicméně nebylo dosud začleněno do všech předpisů EHK/OSN týkajících se vozidel a zařízení pro testování pneumatik. Z tohoto důvodu je proto nutné stanovit mezi oběma normami přechodné období, aby se výrobci mohli uvedeným změnám přizpůsobit a v případě potřeby dráhu přestavět a aby EHK/OSN mohla odkaz na novou

normu začlenit do vlastních předpisů.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Příloha VII – bod 3.2.2 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

Vedle požadavků stanovených v bodech 1 až 3.2.2 je nutné splnit tyto požadavky:

Pozměňovací návrh

Vedle požadavků stanovených v bodech 1 až 3.2.2 je nutné splnit tyto požadavky **normy ISO 10844:2011 nebo učinit odkaz na normu ISO 10844:1994, pro přechodné období pěti let:**

Odůvodnění

Tento požadavek by měl být v souladu s odstavcem 1 přílohy VII tohoto nařízení a činností pracovní skupiny odborníků EHK/OSN. Požadavky stanovené v tomto odstavci, a sice od písmene a) po písmeno g), jsou převzaty z normy ISO 10844:2011. Je nicméně nutné uvést, že tato norma nebyla doposud zahrnuta v žádném předpisu EHK/OSN. Aby mohla EHK/OSN změnit vlastní předpisy v této oblasti a aby zkušební zařízení měla prostor na provedení změn, které vyžaduje nové znění této normy z roku 2011, je nutné uvést odkaz na předchozí znění normy ISO 10844:1994 pro přechodné období pěti let.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Příloha VII – bod 4.3.

Znění navržené Komisí

4.3. Pro účely této normy se hloubka struktury povrchu měří nejméně na deseti místech rovnoměrně rozložených podél drah kol zkušebního úseku a hodnota aritmetického průměru se porovná se stanovenou minimální hloubkou struktury povrchu. Popis postupu viz norma **ISO 10844:1994**.

Pozměňovací návrh

4.3. Pro účely této normy se hloubka struktury povrchu měří nejméně na deseti místech rovnoměrně rozložených podél drah kol zkušebního úseku a hodnota aritmetického průměru se porovná se stanovenou minimální hloubkou struktury povrchu. Popis postupu viz norma **ISO10844:2011**.

Odůvodnění

Nařízení by mělo být v souladu se stávající normou ISO.

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Příloha VIII – bod 2.3 – řádek 4 „Akcelerace vozidla“

Znění navržené Komisí

Akcelerace vozidla $a_{\text{wot_ASEP}}$: $a_{\text{wot}} \leq 5,0$
m/s²

Pozměňovací návrh

Akcelerace vozidla $a_{\text{wot_ASEP}}$: $a_{\text{wot}} \leq 4,0$
m/s²

Odůvodnění

Hodnota akcelerace požadovaná při zkoušce ASEP podle návrhu Komise není z hlediska jízdních podmínek ve městě reprezentativní. I zkouška jako taková je stále obsáhlejší a složitější a provádět ji konsistentně při vyšších hodnotách akcelerace je obtížné. Soubor údajů používaných při zkoušce ASEP nevyplývá z údajů používaných pro zkušební metodu B. Ve skutečnosti spolu zkušební metody B a ASEP nesouvisí, a není tedy nutné, aby se změna metody B v testu ASEP projevila. Kromě toho nebylo provedeno plné posouzení dopadů, kterým by se změna ze 4,0 na 5,0 m/s² opodstatnila.

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Příloha VIII – bod 2.4 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Aby byla zkouška ASEP reprezentativní a opakovatelná (pro schvalovací orgán), je třeba vozidla testovat kalibrováním převodovky při výrobě.

Odůvodnění

Kalibrace převodovky při výrobě je nezbytná z těchto důvodů. Jelikož se během zkoušky ASEP převodovka musí testovat mimo svůj normální režim, je nutné, aby při kalibraci bylo možné udržet dotýčný rychlostní stupeň. S ohledem na výše uvedené není možné provádět speciální kalibraci při sériové výrobě automobilů. Nelze tedy dosáhnout shodnosti výroby. Nelineární akcelerace: držení vysokého rychlostního stupně a akcelerace na plný výkon od nízkých otáček za minutu může způsobit jev označovaný jako „flair“ otáček. Flair otáček je způsoben v důsledku prokluzu měniče momentu při nízkých otáčkách.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Příloha IX – část A – bod 1

Znění navržené Komisí

Akustický varovný systém vozidla (AVAS) je **zařízení vydávající zvuk, jehož úkolem je informovat chodce a zranitelné účastníky silničního provozu.**

Pozměňovací návrh

Akustický varovný systém vozidla (AVAS) je **systém pro hybridní elektrická a elektrická silniční vozidla, který poskytuje informace o provozu vozidla chodcům a zranitelným účastníkům silničního provozu.**

Odůvodnění

Definice systému AVAS uvedená v odpovídající příloze IX by se měla shodovat s definicí systému AVAS v čl. 3 odst. 21.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Příloha IX – část A – bod 4 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) Zvuk, který vydává systém AVAS, by měl být nepřerušovaný zvuk, který chodce a zranitelné účastníky silničního provozu informuje o tom, že je vozidlo v provozu.

Pozměňovací návrh

a) Zvuk, který vydává systém AVAS, by měl být nepřerušovaný zvuk, který chodce a zranitelné účastníky silničního provozu informuje o tom, že je vozidlo v provozu. ***Tento zvuk, podle něž by mělo být možné snadno poznat chování vozidla, by měl znít podobně jako zvuk vozidla téže kategorie, které je vybaveno vnitřním spalovacím motorem.***

Následující a podobné zvuky jsou však nepřijatelné:

i) siréna, klakson, vyzvánění, zvonek a zvuky pohotovostních vozidel;

ii) zvuky poplachů, např. požární poplach, bezpečnostní poplach, kouřový poplach;

iii) přerušovaný zvuk.

Je třeba se vyvarovat následujících zvuků nebo jim podobným:

iv) melodické zvuky, zvuky zvířat a hmyzu,

v) zvuky, při nichž může dojít k záměně identifikace vozidla a/nebo jeho provozu (např. zrychlení, zpomalení atd.)

Odůvodnění

Výčet různých typů zvuku, jejichž použití v systému AVAS je nepřijatelné, by měl být nahrazen jasným popisem vlastností zvuků, které jsou přijatelné.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Příloha IX – část A – bod 4 – písm. b a c

Znění navržené Komisí	
<u>Příloha IX</u>	
b)	Zvuk vydávaný systémem AVAS by měl umožňovat snadné rozpoznání chování vozidla, například pomocí automatické změny hladiny akustického tlaku nebo vlastností v závislosti na aktuální rychlosti vozidla.
c)	Hladina akustického tlaku generovaná systémem AVAS by neměla překročit přibližnou hladinu akustického tlaku podobného vozidla stejné kategorie vybaveného spalovacím motorem a provozovaného za stejných podmínek. Zohlednění problematiky životního prostředí: Při vývoji systému AVAS je nezbytné přihlídnout k celkovému dopadu hluku na obyvatelstvo.

Pozměňovací návrh

<u>Příloha IX</u>	
b)	Zvuk vydávaný systémem AVAS musí umožňovat snadné rozpoznání chování a směr jízdy vozidla, například pomocí automatické změny hladiny akustického tlaku nebo vlastností v závislosti na aktuální rychlosti vozidla.
c)	Hladina akustického tlaku generovaná systémem AVAS nesmí překročit přibližnou hladinu akustického tlaku podobného vozidla stejné kategorie vybaveného spalovacím motorem a provozovaného za stejných podmínek. Zohlednění problematiky životního prostředí: Při vývoji systému AVAS je nezbytné přihlídnout k celkovému dopadu hluku na obyvatelstvo.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Komise svým návrhem nařízení o akustickém tlaku motorových vozidel usiluje především o zajištění ochrany veřejného zdraví a životního prostředí prostřednictvím opatření na snížení akustického tlaku motorových vozidel.

Návrh zavádí nové zkušební metody pro měření hladiny akustického tlaku motorových vozidel a nové mezní hodnoty hluku pro různé kategorie lehkých, středních a těžkých vozidel.

Zpravodaj návrh Komise v zásadě podporuje, jelikož představuje krok vpřed při řešení nepříznivých vlivů emisí hluku z motorových vozidel na zdraví veřejnosti a životní prostředí. Domnívá se však, že by bylo užitečné návrh Komise rozšířit a provést v něm některé technické úpravy, a to zejména za účelem stimulace výroby a nákupu vozidel s nižší hladinou akustického tlaku. Zohledňuje přitom skutečnost, že hluk motorových vozidel je dán několika faktory, nejen motorem a pneumatikami, ale i povrchem vozovky a aerodynamickým hlukem.

Stávající podoba návrhu Komise neklade dostatečný důraz na to, aby byly spotřebitelům o hladině akustického tlaku motorových vozidel poskytovány příslušné informace. Zpravodaj se vyslovuje pro zavedení systému označování vozidel, který bude poskytovat informace o jejich emisích hluku, čímž se podpoří nákup vozidel s nízkou hlučností a spotřebitelé budou mít možnost se o koupi vozidla informovaně rozhodnout.

Zásadní podíl na emisích hluku, které vznikají v souvislosti s odvalováním pneumatik vozidel, má také kvalita povrchu vozovek. Zpravodaj je přesvědčen, že návrh Komise lze zlepšit tím, že se do něj vloží ustanovení o systému klasifikace vozovek, který členskými státy a jejich celostátními i místními úřady umožní účinněji monitorovat a posuzovat kvalitu povrchu jejich vozovek, a snížit tak jejich podíl na celkové hladině hluku.

Zpravodaj rovněž přichází s řadou pozměňovacích návrhů týkajících se technických požadavků pro metody měření akustického tlaku motorových vozidel a ustanovení o mezních hodnotách hluku. Smyslem těchto pozměňovacích návrhů je přizpůsobit návrh Komise technickému vývoji v oblasti zkušebních metod a zvýšit celkovou proveditelnost technických požadavků. Změny se týkají ustanovení o hloubce vzorku pneumatik a akcelerace v souvislosti s podmínkami výběru převodového poměru. Zpravodaj rovněž navrhuje některé změny v kategorizaci vozidel z hlediska uplatňování mezních hodnot hluku a zavádí novou fázi 4, k níž by se přistoupilo v případě, že revize provedená Komisí po zavedení fáze 3 by potvrdila její vhodnost.

Zpravodaj se rovněž domnívá, že stanovení mezních hodnot (a také dat, od nichž jsou tyto hodnoty platné) u jednotlivých kategorií vozidel, jak je uvedeno v příloze III návrhu Komise, představuje podstatný prvek nařízení, jehož úprava by měla spadat do pravomoci spoluzákonodárců. Nemůže souhlasit s návrhem Komise, aby se jí svěčila pravomoc měnit tyto aspekty nařízení prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, a navrhuje, aby veškeré budoucí změny podléhaly spolurozhodování v rámci řádného legislativního postupu.

25. 6. 2012

STANOVISKO VÝBORU PRO VNITŘNÍ TRH A OCHRANU SPOTŘEBITELŮ

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hladině akustického tlaku motorových vozidel

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

Navrhovatelka: Anja Weisgerber

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Motorová doprava je jedním z hlavních zdrojů hlukového znečištění. Předpokládá se, že trvalé působení vysokých hladin hluku zvyšuje pravděpodobnost kardiovaskulárních onemocnění, poškození kognitivních funkcí, poruch spánku a tinitu. Navrhovatelka jednoznačně podporuje cíl navrhovaného nařízení, které chce snižovat hluk z okolního prostředí tím, že budou sníženy mezní hodnoty hluku a zavedeny nové a přesnější zkušební metody měření emisí hluku. Mezní hodnoty hluku musí být nicméně zároveň náročné i technicky uskutečnitelné. Je nutno si při tom uvědomit, že hluk se měří na logaritmické stupnici a že snížení o 3 decibely (dB) znamená snížení hluku o 50 %.

Požadavky na schvalování typu vozidel se vztahují mj. i na emise CO₂ a znečišťující látky (normy Euro 5/6 a Euro VI). Opatření přijímaná za účelem plnění těchto emisních požadavků jsou v částečném rozporu s opatřeními, která jsou přijímána za účelem snižování hluku z vozidel. Opatření pro snižování emisí hluku mohou například zvyšovat hmotnost vozidel, což vede k vyšším emisím CO₂. Jednotlivé požadavky EU na schvalování typu vozidel by měly vytvářet promyšlenou rovnováhu mezi jednotlivými cíli a řídit se obecným přístupem, který povede k dalšímu zvyšování nehluknosti vozidel, jejich bezpečnosti a šetrnosti k životnímu prostředí. Opatření pro snižování hladiny hluku vozidla by navíc neměla vést ke snižování bezpečnosti silničního provozu, kdy např. speciální protihlukové povrchové úpravy vozovek mohou sice výrazně snížit hladinu hluku způsobeného odvalováním pneumatik, ale zároveň prodloužit brzdné vzdálenosti. Navrhovatelka zdůrazňuje, že kromě mezních hodnot hluku pro vozidla je důležité vzít v úvahu i další zdroje hluku z okolního prostředí, jako je povrch vozovky, řízení dopravního provozu či chování řidičů.

Navrhovatelka jednoznačně podporuje cíl navrhovaného nařízení, současně však předkládá i některé pozměňovací návrhy, které by měly umožnit jeho lepší plnění. V zájmu většího zdravotního přínosu a zvýšení právní jistoty by měly být stanoveny dlouhodobé mezní

hodnoty hluku. Musí být také provedeny nezbytné úpravy kategorií vozidel. Současné právní předpisy týkající se emisí hluku z vozidel udávají pro různé kategorie a podkategorie vozidel různé mezní hodnoty. Tyto podtřídy byly stanoveny v roce 1970 a od roku 1985 již neprošly žádnou úpravou. Navrhovatelka proto navrhuje, aby byly aktualizovány a aby byl systém klasifikace vozidel přizpůsoben současným technickým normám. Tyto úpravy by měly umožnit stanovení náročných mezních hodnot hluku a optimalizaci snižování celkového hluku. Přesnější rozlišování kategorií vozidel nám umožňuje stanovit náročnější mezní hodnoty hluku u vozidel s nižším výkonem motoru a realističtější mezní hodnoty hluku u vozidel s vyšším výkonem motoru. Tyto nové dlouhodobé mezní hodnoty hluku vyžadují u každého vozidla zcela nový návrh.

Navrhovatelka je rovněž názoru, že nařízení by mělo odrážet rozdíly ve vývoji a výrobě osobních automobilů a nákladních vozidel. Tyto rozdíly se musí také odrazit v různém načasování příslušných fází, na které se budou mezní hodnoty hluku vztahovat. Navrhovatelka proto navrhuje, aby pro osobní automobily a pro užitková vozidla byly stanoveny rozdílné fáze.

Klíčovým prvkem odpovědné spotřebitelské politiky je transparentnost, kterou výbor IMCO podporuje již dlouhou dobu. Tím, že bude zajištěna dostupnost jasných a transparentních informací o emisích hluku u všech vozidel, budou mít spotřebitelé možnost opřít své rozhodnutí o koupi vozidla o to, jaká je hladina jeho hlukových emisí. Tytéž informace veřejným orgánům umožní stanovovat vhodné pobídky, které podpoří nákup méně hlučných vozidel, například tím, že budou stanoveny normy pro zadávání veřejných zakázek na autobusový park, a tím, že do určitých citlivých rezidenčních oblastí či v určitých denních dobách budou smět jezdit pouze nejméně hlučná dodávková vozidla. V současnosti již existují značky pro emise CO₂, spotřebu paliv a hlučnost pneumatik; podobná značka by měla být zavedena i pro různé hladiny hlučnosti vozidel.

Co se týče elektrických a hybridních vozidel, měla by směrnice určit technické normy, které by ukládaly požadavky týkající se minimální hlučnosti elektrických vozidel. Evropská hospodářská komise OSN (EHK/OSN) zřídila pracovní skupinu, která se zabývá otázkou minimálních hodnot akustického tlaku tichých vozidel, a jedná o možnosti harmonizovat tyto požadavky tak, aby odpovídaly „akustickým systémům signalizujícím příjezd vozidla“ (AVAS).

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1) Pro schvalování typu vozidla platí v EU požadavky, které se týkají mj. emisí CO₂ (nařízení (ES) č. 443/2009 Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel¹ a nařízení (EU) č. 510/2011 Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel²) a emisí znečišťujících látek (nařízení (ES) č. 715/2007 Evropského parlamentu a Rady ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla³ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel⁴). Technické požadavky týkající se mezních hodnot emisí CO₂ a znečišťujících látek nesmí být v rozporu s požadavky na snižování emisí hluku. Požadavky EU na schvalování typu by tedy měly najít určitou rovnováhu mezi dvěma různými cíli.

¹ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

² Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

³ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

Odůvodnění

Technická opatření pro snižování emisí CO₂ zahrnují i opatření na snižování hmotnosti vozidel, zatímco technická opatření pro snižování hluku za pomoci zvukové izolace zpravidla hmotnost vozidel zvyšují a zvyšují i objem emisí CO₂. Zvukové izolace navíc sice snižují hluk, ale současně zvyšují riziko vzniku požáru motoru.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Z přibližně 500 milionů občanů EU je kolem 300 milionů držitelů řidičských oprávnění. V Evropské unii je z celosvětového hlediska registrováno 22 % všech vozidel a vyrobeno 25 % všech vozidel. Každý rok vyprodukuje evropský automobilový průmysl 17 milionů nových vozidel. V současnosti má výroba stoupající tendenci.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Technická opatření ke snížení hluku vozidel mají za cíl plnit různé požadavky, které si mohou vzájemně odporovat, jako např. při zachování stejné úrovně hospodářského využití snížit hluk i emise škodlivin a zaručit vyšší bezpečnost při jízd. Ve snaze uspokojit všechny tyto požadavky zároveň a zajistit mezi nimi rovnováhu naráží automobilový průmysl příliš často na hranici současných možností. Díky vývoji automobilového průmyslu se prostřednictvím využívání

novějších, inovativnějších materiálů a metod podařilo vždy znovu tuto hranici posunout. Rozvoj inovací vyžaduje, aby byl v právních předpisech vymezen jasný, časově podložený rámec. Uvedený rámec je stanoven tímto nařízením, které tak neprodleně podpoří společensky podmíněný rozvoj inovací, přičemž průmyslu zároveň ponechá potřebnou hospodářskou akceschopnost.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8b) Hluk je především lokální problém, který však vyžaduje řešení na úrovni Unie. Prvním krokem každé udržitelné politiky v oblasti emisí hluku musí být proto vytvoření opatření, která se zaměří na zdroje hluku. Motorové vozidlo jako zdroj hluku, na které se vztahuje toto nařízení, je podle definice zcela pohyblivé, takže čistě vnitrostátní opatření by se tohoto zdroje odpovídajícím způsobem nedotkla.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Poskytování informací o emisích hluku spotřebitelům, správcům vozových parků a veřejným orgánům může mít vliv na jejich rozhodování o koupi vozidel a urychlit přechod k méně hlučným vozidlům. Výrobci by v zájmu toho, aby zákazníci dostávali nezbytné informace, měli v místě prodeje a v propagačních materiálech technického charakteru poskytovat informace o hladinách hluku

vozidel ve shodě s jednotnými zkušebními metodami. O hlukových emisích daného vozidla by měli být spotřebitelé informováni prostřednictvím značky, která by se podobala značkám informujícím o emisích CO₂, spotřebě paliva a hlučnosti pneumatik.

Odůvodnění

V současnosti není možné zjistit hlučnost vozidla. Nařízení č. 1222/2009 o označování pneumatik požaduje informace o hlučnosti pneumatik v místech prodeje a v propagačních materiálech. Výrobci je v zájmu propagace vozidel s nízkou hlučností a v zájmu toho, aby se zákazníci mohli rozhodovat o koupi vozidla informovaným způsobem, uložena povinnost uvádět u vozidel hladinu jejich hlučnosti. Státní a místní úřady veřejné správy hrají důležitou úlohu jako významní pořizovatelé vozových parků, především vozidel hromadné dopravy a obecních vozidel, a mají rovněž odpovědnost za provádění směrnice 2002/49/ES, jejímž cílem je snížit hluk ve venkovním prostředí měst a podél hlavních dopravních komunikací.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) U osobních automobilů dominují při jízdě o průměrné rychlosti do 45 km/h hluk motoru a výfukového systému, při jízdě vyšší rychlosti naproti tomu hluk pneumatik a větru. Hluk způsobený pneumatikami a větrem se vyskytuje bez ohledu na druh a výkonnost motoru. Vývojem vozidel od 70. let 20. století se hluk motorů podstatně snížil, ale v průměru vzrostla jejich výkonnost a hmotnost. Zvýšením výkonu, hmotnosti a bezpečnosti jízdy se zvýšila hmotnost celého vozidla, což vedlo k nezbytnému rozšíření kontaktní plochy pneumatik s cílem zlepšit stabilitu jízdy. S každým rozšířením této plochy se zvyšuje hluk vozidla způsobený pneumatikami.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12a) Potenciál snížení hluku u zdroje hluku, na něž se vztahuje toto nařízení, je menší ve srovnání s potenciálem povrchu vozovky, jehož se dotýkají pneumatiky. Dosáhnout snížení hluku u pneumatik by bylo technicky výrazně jednodušší. Použitím takových druhů asfaltu, jako je drenážní asfaltový koberec, asfalty snižující hluk nebo asfalt optimalizující hluk, které jsou již k dispozici, v rámci celkového přístupu, jenž kombinuje různá jednoduchá stavební opatření, lze již nyní lokálně dosáhnout snížení hlučnosti o přibližně 10db. Tento účinný přístup k čistě lokálním zdrojům hluku není předmětem tohoto nařízení, protože by jeho provedení silně zatížilo státní rozpočty, zejména rozpočty místních a regionálních orgánů. To by se dalo v době finanční krize stěžít obhájit a navíc by se to týkalo oblasti regionální a strukturální politiky.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení
Čl. 3 – bod 21 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21a) „místem prodeje“ se rozumí místo, kde jsou vozidla nabízena k prodeji spotřebitelům.

Odůvodnění

Má-li být zajištěno, že spotřebitelé budou mít při rozhodování o koupi vozidla přístup k potřebným informacím, měly by být informace o hlučnosti vozidel široce dostupné. (Návrhy ve shodě s článkem 3 nařízení 1222/2009 o označování pneumatik, včetně emisí hluku.)

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení
Čl. 3 – bod 21 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21b) „propagačními materiály technického charakteru“ se rozumí technické příručky, brožury, katalogy (ať už v tištěné či elektronické podobě, nebo dostupné online) a internetové stránky, jejichž účelem je nabízet vozidla zákazníkům.

Odůvodnění

Má-li být zajištěno, že spotřebitelé budou mít při rozhodování o koupi vozidla přístup k potřebným informacím, měly by být informace o hlučnosti vozidel široce dostupné. (Návrhy ve shodě s článkem 3 nařízení 1222/2009 o označování pneumatik, včetně emisí hluku.)

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit mezní hodnoty stanovené v příloze III.

Podmínky zkoušek uvedené v příloze II zohlední typické podmínky jízdy na silnici a požadavky na přezkoušení jiných podstatných prvků vozidla, na které se již vztahuje nařízení (ES) ř. 661/2009.
Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit mezní hodnoty stanovené v příloze III.

Odůvodnění

V souladu se zásadami zlepšování právní úpravy je důležité zajistit, aby zkušební podmínky tohoto nařízení neměly nepatřičný dopad na výrobce dílů, kteří již učinili významné kroky ke snížení emisí hluku, zejména v odvětví výroby pneumatik. V této souvislosti je třeba zdůraznit přesnost zkušebních podmínek a jako podmínka pro ověření mezních hodnot stanovených v příloze III by měly být uvedeny „typické podmínky jízdy na silnici“.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavce 1 a a 1 b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Vozidla automaticky splňují požadavky přílohy X, pokud výrobce vozidla předloží schvalovacímu orgánu technickou dokumentaci prokazující rozdíl mezi maximálními a minimálními otáčkami motoru vozidel na přímce BB'17, při jakýchkoli podmínkách zkoušky v rámci regulačního rozsahu dalších ustanovení týkajících se emisí hluku podle definice v bodě 3.3. přílohy VIII s ohledem na podmínky stanovené v příloze II.

Vozidla kategorie N jsou vyňata z dalších ustanovení týkajících se emisí hluku, pokud je splněna jedna z níže uvedených podmínek:

a) zdvihový objem motoru je ≤ 660 cm³ a poměr výkonu k hmotnosti (PMR) vypočtený na základě maximální povolené hmotnosti vozidla je ≤ 35 ;

b) užitečné zatížení je ≥ 850 kg a poměr výkonu k hmotnosti (PMR) vypočtený na základě maximální povolené hmotnosti vozidla je ≤ 40 .

Odůvodnění

Tímto pozměňovacím návrhem se zavádějí přiměřené požadavky pro malé a střední podniky provádějící úpravy. Norma ASEP Evropské unie konfederací průmyslu a zaměstnavatelů (UNICE) je navíc přizpůsobena chování typických vozidel kategorie M1 a odpovědná expertní skupina doporučila vyloučení ostatních kategorií. ASEP (Additional Sound Emission Provisions – další ustanovení týkající se emisí hluku) mají zabránit neočekávaným emisím hluku, které nesouvisí s výsledky zkoušek schvalování typu. Vzhledem k tomu, že takové emise u dodávkových vozidel kategorie N1 nejsou známy, pozměňovací návrh zajišťuje vynětí těchto vozidel ze zvláštních zkoušek podle ASEP.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Článek 8 a (nový)

Článek 8a (nový)

Informace

Výrobci a distributoři vozidel zajistí, aby u každého vozidla byla v místě prodeje na dobře viditelném místě a v propagačních materiálech technického charakteru uvedena v souladu s harmonizovanými zkušebními metodami pro schvalování typu hladina akustického tlaku v decibelech (dB(A)).

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě nejpozději jeden rok po vstupu tohoto nařízení v platnost návrh upravující informace pro spotřebitele.

Informace pro spotřebitele mohou být začleněny do směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů¹. Emise hluku se uvádějí stejným způsobem jako emise CO₂.

¹ Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

Odůvodnění

Spotřebitelé v současnosti nemají možnost, jak zjistit hlučnost vozidla. Výrobci a distributorům je v zájmu propagace vozidel s nízkou hlučností a v zájmu toho, aby se zákazníci mohli rozhodovat o koupi vozidla informovaným způsobem, uložena povinnost uvádět u vozidel hladinu jejich hlučnosti.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1

Pokud se výrobce rozhodne instalovat do vozidel systém AVAS, musí být splněny

Pokud se výrobce rozhodne instalovat do vozidel systém AVAS, musí **zajistit, aby**

požadavky stanovené v příloze X.

zvuk, který vydává systém AVAS, byl nepřerušovaný zvuk, který chodce a zranitelné účastníky silničního provozu informuje o tom, že je vozidlo v provozu. Tento zvuk, podle nějž by mělo být možné snadno poznat chování vozidla, by neměl překročit přibližnou hladinu akustického tlaku podobného vozidla stejné kategorie vybaveného spalovacím motorem a provozovaného za stejných podmínek a musí být splněny požadavky stanovené v příloze X.

Odůvodnění

Hlavní požadavky na systém AVAS by měly být zformulovány v příslušném článku, nikoli pouze v příloze. V případě, že pracovní skupina Evropské hospodářské komise OSN přijme předpis obsahující celosvětově platné harmonizované normy pro systém AVAS, měly by být požadavky EU odpovídajícím způsobem upraveny.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případě, že pracovní skupina Evropské hospodářské komise OSN, která se zabývá otázkou minimálních hodnot akustického tlaku tichých vozidel, přijme předpis EHK/OSN, Komise posoudí možnost nahrazení technických požadavků stanovených v příloze X přímým odkazem na příslušné požadavky předpisu EHK/OSN a popřípadě předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu přílohy X.

Odůvodnění

Hlavní požadavky na systém AVAS by měly být zformulovány v příslušném článku, nikoli pouze v příloze. V případě, že pracovní skupina Evropské hospodářské komise OSN přijme předpis obsahující celosvětově platné harmonizované normy pro systém AVAS, měly by být požadavky EU odpovídajícím způsobem upraveny.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změn příloh I až XI.

Pozměňovací návrh

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změn příloh I až II a IV až X.

Odůvodnění

Podle čl. 290 SFEU lze na Komisi přenést pravomoc týkající se pouze těch prvků legislativního aktu, které nejsou podstatné, kdežto podstatné prvky dané oblasti upravuje výhradně legislativní akt. Ustanovení přílohy III, tj. mezní hodnoty hluku a lhůta (fáze), jsou podstatnými prvky návrhu, a měly by být tedy výhradně v pravomoci spoluzákonodárců.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Jakmile budou stanoveny mezní hodnoty související se zkušební metodou v předpisu č. 51, Komise **zváží** nahrazení technických požadavků stanovených v příloze III s přímým odkazem na příslušné požadavky předpisů EHK/OSN č. 51 a 59.

Pozměňovací návrh

2. Jakmile budou stanoveny mezní hodnoty související se zkušební metodou v předpisu č. 51, Komise **posoudí možnost** nahrazení technických požadavků stanovených v příloze III přímým odkazem na příslušné požadavky předpisů EHK/OSN č. 51 a 59 a **popřípadě předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu přílohy III.**

Odůvodnění

Podle čl. 290 SFEU lze na Komisi přenést pravomoc týkající se pouze těch prvků legislativního aktu, které nejsou podstatné, kdežto podstatné prvky dané oblasti upravuje výhradně legislativní akt. Ustanovení přílohy III, tj. mezní hodnoty hluku a lhůta (fáze), jsou podstatnými prvky návrhu, a měly by být tedy výhradně v pravomoci spoluzákonodárců.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Příloha II – bod 4.1.2.1.4.1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) Pokud některý poměr umožňuje akceleraci v pásmu dovolené odchylky ± 5 % vztažné akcelerace $a_{\text{wot ref}}$, která nepřevyšuje $3,0 \text{ m/s}^2$, provádí se zkouška s tímto převodovým poměrem.

Pozměňovací návrh

a) Pokud některý poměr umožňuje akceleraci v pásmu dovolené odchylky ± 5 % vztažné akcelerace $a_{\text{wot ref}}$, která nepřevyšuje $2,0 \text{ m/s}^2$, provádí se zkouška s tímto převodovým poměrem.

Odůvodnění

S ohledem na simulaci situace v reálném městském dopravním provozu by maximální zrychlení mělo mít hodnotu $2,0 \text{ m/s}^2$.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Příloha II – bod 4.1.2.1.4.1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) Pokud žádný z převodových poměrů neumožňuje požadovanou akceleraci, vybere se převodový poměr i , který umožňuje vyšší akceleraci, a převodový poměr $i + 1$, který umožňuje nižší akceleraci, než je hodnota vztažné akcelerace. Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i nepřekročí $3,0 \text{ m/s}^2$, použijí se při zkoušce oba převodové poměry. Vážený poměr ve vztahu ke vztažné akceleraci $a_{\text{wot ref}}$ se vypočítá takto:
$$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$$

Pozměňovací návrh

b) Pokud žádný z převodových poměrů neumožňuje požadovanou akceleraci, vybere se převodový poměr i , který umožňuje vyšší akceleraci, a převodový poměr $i + 1$, který umožňuje nižší akceleraci, než je hodnota vztažné akcelerace. Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i nepřekročí $2,0 \text{ m/s}^2$, použijí se při zkoušce oba převodové poměry. Vážený poměr ve vztahu ke vztažné akceleraci $a_{\text{wot ref}}$ se vypočítá takto:
$$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$$

Odůvodnění

S ohledem na simulaci situace v reálném městském dopravním provozu by maximální zrychlení mělo mít hodnotu $2,0 \text{ m/s}^2$.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Příloha II – bod 4.1.2.1.4.1 – písm. c

c) Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i přesáhne $3,0 \text{ m/s}^2$, použije se první převodový poměr, který umožňuje akceleraci nižší než $3,0 \text{ m/s}^2$ za předpokladu, že převodový poměr $i + 1$ umožňuje akceleraci nižší než a_{urban} . V takovém případě se použijí dva rychlostní stupně, i a $i + 1$, včetně rychlostního stupně i , při němž akcelerace překročí $3,0 \text{ m/s}^2$. V ostatních případech se žádný jiný rychlostní stupeň nepoužije. Akcelerace $a_{\text{wot test}}$ dosažená při zkoušce se použije pro výpočet faktoru částečného výkonu k_p místo $a_{\text{wot ref}}$.

c) Pokud hodnota akcelerace při převodovém poměru i přesáhne $2,0 \text{ m/s}^2$, použije se první převodový poměr, který umožňuje akceleraci nižší než $2,0 \text{ m/s}^2$ za předpokladu, že převodový poměr $i + 1$ umožňuje akceleraci nižší než a_{urban} . V takovém případě se použijí dva rychlostní stupně, i a $i + 1$, včetně rychlostního stupně i , při němž akcelerace překročí $2,0 \text{ m/s}^2$. V ostatních případech se žádný jiný rychlostní stupeň nepoužije. Akcelerace $a_{\text{wot test}}$ dosažená při zkoušce se použije pro výpočet faktoru částečného výkonu k_p místo $a_{\text{wot ref}}$.

Odůvodnění

S ohledem na simulaci situace v reálném městském dopravním provozu by maximální zrychlení mělo mít hodnotu $2,0 \text{ m/s}^2$.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Příloha III

Znění navržené Komisí

Příloha III

Mezní hodnoty

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit tyto mezní hodnoty:

Kategorie vozidla	Popis kategorie vozidla	Mezní hodnoty vyjádřené v dB(A) [decibely(A)]		
		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel	Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel	Mezní hodnoty pro registraci nových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu
		Fáze 1 platná od [2 let po zveřejnění]	Fáze 2 platná od [5 let po zveřejnění]	Fáze 3 platná od [7 let po zveřejnění]

		Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *
<i>M</i>	Vozidla používaná pro přepravu cestujících						
<i>M₁</i>	počet sedadel ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	počet sedadel ≤ 9; poměr výkonu k hmotnosti > 150 kW/t	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; hmotnost ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; 2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	Vozidla používaná pro přepravu nákladu						
<i>N₁</i>	hmotnost ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
<i>N₁</i>	2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	72	73	70	71	70	71
<i>N₂</i>	3,5 t < hmotnost	74	75	72	73	72	73

	≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru < 75 kW						
N ₂	3,5 t $<$ hmotnost ≤ 12 t; 75 \leq jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t $<$ hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	hmotnost > 12 t; 75 \leq jmenovitý výkon motoru < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

- * Zvýšené mezní hodnoty platí, pouze pokud vozidlo splňuje příslušnou definici terénních vozidel stanovenou v bodě 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- ** U vozidel kategorie M₁ platí zvýšené mezní hodnoty pouze pro terénní vozidla s maximální povolenou hmotností > 2 t.

Pozměňovací návrh

Příloha III

Mezní hodnoty

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit tyto mezní hodnoty:

Kategorie vozidla	Popis kategorie vozidla	Mezní hodnoty vyjádřené v dB(A) [decibely(A)]			
		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel ****	Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel ****	Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel ****	Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel* ****
		Fáze 1 platná od	Fáze 2 platná od	Fáze 3 platná od	Fáze 4

		[2 let po zveřejnění]***** *		[6 let po zveřejnění]***** **		[10 let po zveřejnění]		platná od [14 let po zveřejnění]***** **
		Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *	Obecně ***
	Vozidla používaná pro přepravu cestujících a zboží**** ***							
M ₁	počet sedadel ≤ 9; poměr výkonu k hmotnosti ≤ 120 kW/t	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M ₁	<i>počet sedadel ≤ 9; 120 kW/t < poměr výkonu k hmotnosti ≤ 160 kW/t</i>	73	74	72	73	71	72	68
M ₁	<i>počet sedadel ≤ 9; poměr výkonu k hmotnosti > 160 kW/t</i>	75	76	74	75	73	74	70
M ₁	<i>počet sedadel ≤ 4 včetně řidiče; poměr výkonu k hmotnosti > 200 kW/t; bod R sedadla řidiče < 450 mm od země</i>	77	<i>nepoužije se</i>	76	<i>nepoužije se</i>	76	<i>nepoužije se</i>	76
M ₂	počet	71	72	69	70	69	70	68

	sedadel > 9; hmotnost ≤ 2,5 t ; jmenovitý výkon motoru < 75kW							
M ₂	počet sedadel > 9; hmotnost ≤ 2,5 t ; jmenovitý výkon motoru ≥ 75 kW	72	73	70	71	70	71	69
M ₂	počet sedadel > 9; 2,5 t < hmotnost ≤ 3,5 t	74	75	72	73	71	72	70
M ₂	počet sedadel > 9; hmotnost > 3,5 t	76	77	73	74	72	73	71
N ₁	hmotnost ≤ 2,5 t	72	73	71	72	71	72	69
N ₁	2,5 t < hmotnost ≤ 3,5 t	73	74	73	74	72	73	69
		<i>Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel</i>		<i>Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel</i>		<i>Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel ****</i>		<i>Mezní hodnoty pro schvále ní typu nových vozidel* ****</i>
		<i>Fáze 1 platná od [3 let po zveřejnění]</i>		<i>Fáze 2 platná od [8 let po zveřejnění]</i>		<i>Fáze 3 platná od [12 let po zveřejnění]</i>		<i>Fáze 4 platná od [16 let po zveřejně ní]**** **</i>
		<i>Obecně</i>	<i>Terénní *</i>	<i>Obecně</i>	<i>Terénní *</i>	<i>Obecně</i>	<i>Terénní *</i>	<i>Obecně ***</i>
M ₃	počet	74	75	73	74	72	73	71

	sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru ≤ 100 kW							
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; 100 kW < jmenovitý výkon motoru ≤ 180 kW	76	77	74	75	73	74	72
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; 180 < jmenovitý výkon motoru ≤ 250 kW	78	79	78	79	76	77	75
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru > 250 kW	80	81	79	80	78	79	77
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; 75 ≤ jmenovitý výkon motoru < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72

N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; 150 kW ≤ jmenovitý výkon motoru	78	79	77	78	77	78	74
N ₃	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	hmotnost > 12 t; 100 ≤ jmenovitý výkon motoru < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	hmotnost > 12 t; 150 ≤ jmenovitý výkon motoru < 250 kW	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 250 kW	82	83	81	82	80	81	79

- * Zvýšené mezní hodnoty platí, pouze pokud vozidlo splňuje příslušnou definici terénních vozidel stanovenou v bodě 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- ** U vozidel kategorie M₁ platí zvýšené mezní hodnoty pouze pro terénní vozidla s maximální povolenou hmotností > 2 t.
- *** *U terénních vozidel se obecné mezní hodnoty zvyšují o + 1 dB(A).*
- **** *Přechodné období pro první registraci nových vozidel: 2 roky od vstupu v platnost, s výjimkou vozidel kategorie M₁/N₁ ≤ 50kW/t a M₂ ≤ 75kW, u nichž se přechodné období uplatňuje až od fáze 2.*
- ***** *Přechodné období pro první registraci nových vozidel: 3 roky po vstupu v platnost.*
- ***** *Po zavedení fáze 3 provede Komise podrobnou studii, která ověří technickou uskutečnitelnost fáze 4 z hlediska navrhovaných mezních hodnot hluku. V případě kladného hodnocení bude fáze 4 zahájena čtyři roky poté, co Komise svou studii uveřejní.*
- ***** *Vozidla zvláštního určení (M₁):
u vozidel přístupných pro invalidní vozík (definovaných v odstavci 5.5 přílohy II*

směrnice 2007/46/ES) a pancéřových vozidel (definovaných v odstavci 5.2 přílohy II směrnice 2007/46/ES) je možno upravit činnost výfukového systému bez další zkoušky pod podmínkou, že zůstanou zachována všechna původní zařízení pro kontrolu emisí včetně filtrů částic (je-li jimi vozidlo vybaveno). Je-li vyžadována nová zkouška, připouští se odchylka 2dB(A) nad stanovený limit.

****** U vozidel vyráběných v malých sériích podle oddílu 1 části A přílohy XII směrnice 2007/46/ES se datum zahájení fáze 1 a fáze 2 odkládá o dva roky.*

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Příloha VI – bod 3 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Vybere se jedno vozidlo, na němž se provedou zkoušky stanovené v bodě 2. Pokud výsledky zkoušek splňují požadavky na shodnost výroby uvedené v příloze X směrnice 2007/46/ES, typ vozidla lze považovat za vyhovující ustanovením o shodnosti výroby.

Pozměňovací návrh

Vybere se jedno vozidlo, na němž se provedou zkoušky stanovené v bodě 2. Pokud výsledky zkoušek splňují požadavky na shodnost výroby uvedené v příloze X směrnice 2007/46/ES, typ vozidla lze považovat za vyhovující ustanovením o shodnosti výroby. ***Pro účely požadavků na shodnost výroby se mezní hodnoty uvedené v příloze III považují za splněné, jsou-li mezní hodnoty uvedené v příloze III dodrženy s dodatečnou odchylkou 1 dB(A).***

Odůvodnění

Ve stávajících právních předpisech, které se týkají kontroly shodnosti výroby, je stanovena odchylka 1 dB(A).

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Příloha IX – část A – bod 1

Znění navržené Komisí

Akustický varovný systém vozidla (AVAS) je ***zařízením vydávající zvuk, jehož úkolem je informovat chodce a zranitelné účastníky*** silničního provozu.

Pozměňovací návrh

Akustický varovný systém vozidla (AVAS) je ***systémem pro hybridní elektrická a elektrická silniční vozidla, který poskytuje informace o provozu vozidla chodcům a zranitelným účastníkům*** silničního provozu.

Odůvodnění

Definice systému AVAS uvedená v odpovídající příloze IX by se měla shodovat s definicí systému AVAS v čl. 3 odst. 21.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Příloha IX – část A – bod 4 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) Zvuk, který vydává systém AVAS, by měl být nepřerušovaný zvuk, který chodce a zranitelné účastníky silničního provozu informuje o tom, že je vozidlo v provozu.

Následující a podobné zvuky jsou však nepřijatelné:

- i) siréna, klakson, vyzvánění, zvonek a zvuky pohotovostních vozidel;***
- ii) zvuky poplachů, např. požární poplach, bezpečnostní poplach, kouřový poplach;***
- iii) přerušovaný zvuk.***

Je třeba se vyvarovat následujících zvuků nebo jim podobným:

- iv) melodické zvuky, zvuky zvířat a hmyzu,***
- v) zvuky, při nichž může dojít k záměně identifikace vozidla a/nebo jeho provozu (např. zrychlení, zpomalení atd.)***

Pozměňovací návrh

a) Zvuk, který vydává systém AVAS, by měl být nepřerušovaný zvuk, který chodce a zranitelné účastníky silničního provozu informuje o tom, že je vozidlo v provozu. ***Tento zvuk, podle něž by mělo být možné snadno poznat chování vozidla, by měl znít podobně jako zvuk vozidla téže kategorie, které je vybaveno vnitřním spalovacím motorem.***

Odůvodnění

Výčet různých typů zvuku, jejichž použití v systému AVAS je nepřijatelné, by měl být nahrazen jasným popisem vlastností zvuků, které jsou přijatelné.

POSTUP

Název	Akustický tlak motorových vozidel		
Referenční údaje	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	ENVI 15.12.2011		
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	IMCO 15.12.2011		
Navrhovatel(ka) Datum jmenování	Anja Weisgerber 29.2.2012		
Projednáni ve výboru	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Datum přijetí	21.6.2012		
Výsledek konečného hlasování	+: 27	–: 3	0: 2
Členové přítomní při konečném hlasování	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		
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	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 PRO DOPRAVU A CESTOVNÍ RUCH

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hladině akustického tlaku motorových vozidel

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

Navrhovatel: Gilles Pargneaux

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

1. Úvod

Návrh nařízení se týká osobních automobilů, dodávek (lehká nákladní vozidla), autobusů, lehkých užitkových vozidel, autokarů a těžkých nákladních vozidel. V současné době jsou hlukové emise čtyřkolových motorových vozidel stanoveny směrnicí 70/157/EHS a 12 dalšími směrnicemi, které na tuto směrnici odkazují. Cílem Komise je modernizovat stávající právní rámec tak, aby bylo možné dosáhnout těchto hlavních cílů:

– **Zjednodušení právního rámce.** Směrnice 70/157/EHS a 12 s ní souvisejících směrnic by mělo být zrušeno a nahrazeno navrhovaným nařízením, které obsahuje základní ustanovení a vymezuje oblast působnosti.

– **Zavedení nové zkušební metody.** Pracovní skupina EHK/OSN vytvořila v roce 2007 novou zkušební metodu. Tato metoda poskytuje výsledky o 2db nižší oproti starší metodě používané ve směrnici 70/157/EHS. Po tříletém testování Komise prokázala účinnost této metody ve studii dopadu.

– **Změna mezních hodnot.** Komise navrhuje postupné snižování hlukových emisí podle typu vozidla:

- u lehkých a středních vozidel snížení o 4db do pěti let poté, co toto nařízení vstoupí v platnost. Snížení by se dosáhlo ve dvou fázích: nejprve snížení o 2db do roku 2014, ve druhé fázi snížení o další 2db do roku 2017. Hladiny akustického tlaku na jedno vozidlo by pak nesměly přesáhnout 68db;

- u těžkých vozidel snížení o 3db do pěti let poté, co toto nařízení vstoupí v platnost. Mezní hodnoty budou sníženy o 1db do roku 2014 a o další 2db do roku 2017. Hladiny akustického tlaku na jeden kamion by pak nesměly přesáhnout 78db.

– **Potřeba zavedení minimální úrovně hluku u elektrických a hybridních vozidel.** Požadavky na „akustické systémy signalizující přítomnost přijíždějícího vozidla“ zajistí, že se budou používat pouze vozidla, která vydávají odpovídající zvuk, což povede také ke sjednocení aplikované technologie. Podle upřesnění Komise by samotná instalace těchto systémů měla pro výrobce automobilů zůstat dobrovolná.

2. Vliv návrhu na dopravu

Působnost nařízení

Na rozdíl od tohoto návrhu nařízení ohledně čtyřkolových vozidel neexistují žádné právní předpisy upravující hladinu akustického tlaku dvou či tříkolových vozidel. Pro zaplnění této právní mezery navrhovatel navrhuje v textu připomenout potřebu konkrétnějších evropských právních předpisů týkajících se hluku způsobeného dvou a tříkolovými vozidly.

Nové mezní hodnoty

Navrhovatel navrhuje prodloužit lhůtu, v níž musí být dosaženo nových mezních hodnot. Navrhovatel navrhuje snížení hodnot u lehkých a středních vozidel o 4db do sedmi let poté, co toto nařízení vstoupí v platnost. Tohoto snížení by bylo dosaženo ve dvou fázích: nejprve snížení o 2db do roku 2014, ve druhé fázi snížení o další 2db do roku 2019.

Co se týče těžkých vozidel, souhlasí navrhovatel s návrhem Evropské komise ve stávajícím znění.

Minimální úroveň hluku elektrických a hybridních vozidel

U elektrických vozidel je dvakrát vyšší pravděpodobnost, že budou účastníky nehody v městských oblastech, což je dáno jejich naprosto tichým provozem, kvůli němuž je pro zranitelné či nevidomé účastníky silničního provozu nemožné je odhalit sluchem. Navrhovatel proto navrhuje, aby byla instalace akustického výstražného zařízení pro výrobce automobilů povinná, a nikoli dobrovolná, jak to navrhuje Evropská komise.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem byl v Unii zaveden komplexní systém schvalování typu motorových vozidel. Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel a jejich výfukových systémů s ohledem na přípustné hladiny akustického tlaku by měly být harmonizovány, aby se zamezilo přijímání různých požadavků pro jednotlivé členské státy a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí a bezpečnosti obyvatel.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Toto nařízení by mělo rovněž dále snížit mezní hodnoty hluku. Mělo by přihlédnout k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, které zavedlo nové přísnější požadavky týkající se hluku v souvislosti s pneumatikami motorových vozidel. Je třeba věnovat pozornost také studiím, které zdůrazňují obtěžování a účinky na zdraví způsobené hlukem silniční dopravy a související náklady a výhody.

Pozměňovací návrh

(1) Vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž musí být zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem byl v Unii zaveden komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, **jelikož silniční vozidla jsou největším zdrojem hluku v odvětví dopravy**. Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel a jejich výfukových systémů s ohledem na přípustné hladiny akustického tlaku by měly být harmonizovány, aby se zamezilo přijímání různých požadavků pro jednotlivé členské státy a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí a bezpečnosti obyvatel a **vyšší úroveň jejich života a zdraví**.

Pozměňovací návrh

(8) Toto nařízení by mělo rovněž dále snížit mezní hodnoty hluku. Mělo by přihlédnout k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, které zavedlo nové přísnější požadavky týkající se hluku v souvislosti s pneumatikami motorových vozidel **a zdůraznilo nutnost soudržného a komplexního přístupu k řešení problému hluku ze silniční dopravy, a to s ohledem na významný podíl, kterým k tomuto hluku přispívá kvalita povrchu**

vozovek. Je třeba věnovat pozornost také studiím, které zdůrazňují obtěžování a účinky na zdraví způsobené hlukem silniční dopravy a související náklady a výhody. Toto nařízení by rovněž mělo přihlídnout k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry¹. Komise by měla zajistit, aby pneumatiky byly označovány v souvislosti s mírou hluku, který produkují.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Má-li se zajistit, aby snížení hluku vozidel nevedlo ke snížení silniční bezpečnosti, měla by Komise zvážit možnost změnit přílohy tohoto nařízení tak, aby při kontrolách emisí hluku neprocházela vozidla, jejichž pneumatiky jsou tišší, ale zároveň nebezpečnější, a aby tyto pneumatiky pak nebyly používány na veřejných komunikacích. Tohoto cíle lze dosáhnout stanovením podrobnějších požadavků na typy pneumatik, které lze u různých kategorií vozidel používat v souladu s nařízením (ES) 661/2009 a nařízením (ES) 1222/2009.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8b) Zdůrazňuje význam opatření, která lze přijmout pro rozšíření a zlepšení infrastruktury v zájmu optimalizace

*výkonu vozidel díky snížení hlučnosti
a rozsáhlému používání zvukových bariér.*

Pozměňovací návrh 5

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9b) Pro zajištění transparentnosti by Komise měla zvážit možnost rozšíření oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO² při prodeji nových osobních automobilů¹, a začlenit do této směrnice informace o akustickém tlaku motorových vozidel.

¹ Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

Pozměňovací návrh 6

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 c (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9c) Hladiny akustického tlaku vozidel jsou částečně podmíněny prostředím, v němž se vozidla pohybují, zejména kvalitou silniční infrastruktury a mírou vyspělosti systémů řízení dopravy. Proto je třeba věnovat pozornost přijetí integrovaného přístupu zejména v nejrušnějších městských oblastech a v případech, kdy jsou nutná krátkodobá opatření.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Výhody pro životní prostředí očekávané od hybridních elektrických nebo výhradně elektrických silničních vozidel přinesly výrazné snížení hluku, který tato vozidla generují. Následkem toho byl odstraněn důležitý zdroj slyšitelného signálu, na základě něhož mohou vedle dalších účastníků silničního provozu i nevidomí a slabozrací chodci a cyklisté rozpoznat, že se tato vozidla přibližují, nacházejí v jejich blízkosti nebo se vzdalují. Pro tento účel vyvíjí průmysl akustické systémy, jejichž úkolem je tento chybějící slyšitelný signál u elektrických a hybridních elektrických vozidel nahradit. Výkonové vlastnosti akustických systémů signalizujících přítomnost příjezdějícího vozidla, které jsou do vozidel instalovány, by měly být harmonizovány. Nicméně rozhodnutí o instalaci těchto systémů by **mělo zůstat na uvážení výrobců** vozidel.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10) Výhody pro životní prostředí očekávané od hybridních elektrických nebo výhradně elektrických silničních vozidel přinesly výrazné snížení hluku, který tato vozidla generují. Následkem toho byl odstraněn důležitý zdroj slyšitelného signálu, na základě něhož mohou vedle dalších účastníků silničního provozu i nevidomí a slabozrací chodci a cyklisté rozpoznat, že se tato vozidla přibližují, nacházejí v jejich blízkosti nebo se vzdalují. Pro tento účel vyvíjí průmysl akustické systémy, jejichž úkolem je tento chybějící slyšitelný signál u elektrických a hybridních elektrických vozidel nahradit. Výkonové vlastnosti akustických systémů signalizujících přítomnost příjezdějícího vozidla, které jsou do vozidel instalovány, by měly být harmonizovány. Instalace těchto systémů by **měla být pro všechny výrobce vozidel povinná. Komise by měla být rovněž požádána, aby prověřila potenciál audio a videosystémů aktivní bezpečnosti, které lze instalovat do osobních vozidel s cílem splnit cíl zvyšování bezpečnosti ohrožených účastníků silničního provozu v městských oblastech.**

Pozměňovací návrh

(10a) Vzhledem k neexistenci právních předpisů týkajících se hladiny akustického tlaku dvou či tříkolových vozidel je zapotřebí, aby Komise předložila nové právní předpisy upravující tuto oblast. Je v zájmu Evropské unie, aby přijala

ustanovení o hluku způsobovaném těmito vozidly, stejně jako je tomu v případě čtyřkolových vozidel, jichž se týká toto nařízení. Samostatné nařízení týkající se minimálně dvoukolových motorových vozidel by na základě lepší zkoušky umožnilo zhodnotit možnost zavést přísnější mezní hodnoty s cílem zajistit, aby vozidla uváděná na trh byla skutečně méně hlučná.

Odůvodnění

Hladina akustického tlaku u minimálně dvoukolových motorových vozidel by měla být také upravena samostatným nařízením. Hluk způsobený těmito vozidly je nejčastějším zdrojem obtíží obyvatelstva. Příčinou hluku je buď necivilizované chování při používání vozidla, nebo úpravy, poškození či instalace nevhodných výfukových zařízení.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10b) Hladina akustického tlaku vozidel má přímý dopad na kvalitu života občanů EU zejména v městských oblastech, kde existuje jen velmi malá či minimální možnost elektrické či podzemní veřejné hromadné dopravy a jen velmi malá či minimální infrastruktura pro chodce a cyklisty. Je třeba také zohlednit cíl zdvojnásobit počet uživatelů veřejné hromadné dopravy, který Evropský parlament stanovil ve svém usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“. V zájmu snížení emisí hluku v městských oblastech by měla Komise a členské státy v souladu se zásadou subsidiarity motivovat občany k tomu, aby se ve městech pohybovali hromadnou dopravou, pěšky nebo na kole.

¹ *Přijaté texty, P6_TA(2011)0584.*

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10c) Informace o hladině hluku, včetně výsledků testů, by měly být k dispozici a jasně uvedeny v místech prodeje a v propagačních materiálech vozidel.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10d) Hladina akustického tlaku vozidla se částečně odvíjí od toho, jak je vozidlo používáno a jak kvalitní je jeho údržba po nákupu. V této souvislosti by se měly učinit kroky ke zvýšení informovanosti veřejnosti v EU o důležitosti plynulé jízdy a dodržování rychlostních limitů platných v jednotlivých členských státech.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12) Aby Komise mohla nahradit technické požadavky tohoto nařízení přímým odkazem na předpisy EHK/OSN č. 51 a 59, jakmile tyto předpisy stanoví mezní hodnoty vztahující se na novou zkušební metodu, nebo tyto požadavky přizpůsobit technickému a vědeckému vývoji, měla by jí být v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie svěřena

(12) Aby Komise mohla nahradit technické požadavky tohoto nařízení přímým odkazem na předpisy EHK/OSN č. 51 a 59, jakmile tyto předpisy stanoví mezní hodnoty vztahující se na novou zkušební metodu, nebo tyto požadavky přizpůsobit technickému a vědeckému vývoji, měla by jí být v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie svěřena

pravomoc přijímat akty, pokud jde o změny ustanovení v přílohách tohoto nařízení ohledně zkušebních metod a hladin akustického tlaku. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce prováděla náležitě konzultace. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a řádné předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

pravomoc přijímat akty, pokud jde o změny ustanovení v přílohách tohoto nařízení ohledně zkušebních metod a hladin akustického tlaku. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce prováděla náležitě konzultace, **včetně konzultací s odborníky**. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a řádné předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

Odůvodnění

Dříve než Komise přijme akt v přenesené pravomoci, měla by vést řádné konzultace, včetně konzultací s odborníky. Tento pozměňovací návrh přihlíží k novému standardnímu znění pro akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12a) Komise a členské státy by měly zvážit možnost zavedení finančních pobídek v zájmu rychlejšího zavádění nízkohlučných vozidel, a motivovat tak komerční provozovatele vozidel k tomu, aby do tohoto typu vozidel investovali.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – bod 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

2) „typem vozidla“ se rozumí skupina vozidel, jak je definována v části B přílohy II směrnice 2007/46/ES;

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

2) „typem vozidla“ se rozumí:

2.1) v případě vozidel testovaných podle

přílohy II odstavce 4.1.2.1 skupina vozidel, jak je definována v části B přílohy II směrnice 2007/46/ES;

2.2) v případě vozidel testovaných podle přílohy II odstavce 4.1.2.2 skupina vozidel, která se v zásadě neliší v takových ohledech jako je:

2.2.1) tvar nebo materiál karoserie (zvláště motorového prostoru a jeho zvukové izolace);

2.2.2) typ motoru (např. zážehový nebo vznětový, dvoutakt nebo čtyřtakt, s vratným nebo s rotačním pístem), počet a objem válců, typ vstřikovacího systému, uspořádání ventilů, jmenovité otáčky motoru (S) či typ elektrického motoru;

2.2.3) vozidla se stejným typem motoru nebo různými převodovými poměry lze považovat za vozidla stejného typu.

Pokud však uvedené rozdíly vyžadují rozdílné zkušební postupy, považují se tyto rozdíly za změnu typu.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Čl. 3 – bod 21 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

21a) „místem prodeje“ se rozumí místo, kde jsou vozidla nabízena k prodeji spotřebitelům.

Odůvodnění

Má-li být zajištěno, že spotřebitelé budou mít při rozhodování o koupi vozidla přístup k potřebným informacím, měly by být informace o hlučnosti vozidel široce dostupné.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Čl. 3 – bod 21 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

12b) „propagačními materiály technického charakteru“ se rozumí technické příručky, brožury, letáky a katalogy (tištěné, v elektronické podobě či dostupné on-line), jakož i internetové stránky, jejichž účelem je propagovat vozidla u široké veřejnosti.

Odůvodnění

Má-li být zajištěno, že spotřebitelé budou mít při rozhodování o koupi vozidla přístup k potřebným informacím, měly by být informace o hlučnosti vozidel široce dostupné.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Výrobci zajistí, aby systém tlumení hluku byl navržen, vyroben a smontován tak, aby mohl dostatečně odolávat korozi, které je vystaven za podmínek používání vozidla.

2. Výrobci zajistí, aby systém tlumení hluku byl navržen, vyroben a smontován tak, aby mohl dostatečně odolávat korozi, které je vystaven za podmínek používání vozidla, **a rozdílným klimatickým podmínkám v regionech.**

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Výrobce zveřejní informace o hladinách hluku svých vozidel, včetně jejich vyjádření v decibelech, především v místech prodeje a v propagačních materiálech.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II nesmí překročit mezní hodnoty stanovené v příloze III.

Pozměňovací návrh

Podmínky zkoušek stanovené v příloze II by měly zohledňovat podmínky jízdy na typické silnici a požadavky na přezkoušení jiných podstatných prvků vozidla, které již upravuje některý předpis EU¹.

Hladina akustického tlaku měřená v souladu s ustanoveními přílohy II a ***matematicky zaokrouhlená na nejbližší celé číslo*** nesmí překročit mezní hodnoty stanovené v příloze III.

¹Nářízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti. (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.)

Odůvodnění

Změna v souladu se stanoviskem pracovní skupiny EHK/OSN zaměřené na problematiku hluku (WP.29) v Ženevě.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Do tří let po datu uvedeném v příloze III, třetím sloupci, fázi 1, tohoto nařízení vypracuje Komise podrobnou studii s cílem zjistit, zda jsou mezní hodnoty hluku vhodné. Na základě závěrů této studie může Komise ***případně*** předložit návrhy na změnu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

Do tří let po datu uvedeném v příloze III, třetím sloupci, fázi 1, tohoto nařízení vypracuje Komise podrobnou studii s cílem zjistit, zda jsou mezní hodnoty hluku vhodné a ***zda nijak nenarušují bezpečnost silničního provozu***. Na základě závěrů této studie může Komise v ***odůvodněných případech*** předložit návrhy na změnu

tohoto nařízení, **pokud jde o mezní hodnoty hluku. Výsledky této studie budou sděleny Evropskému parlamentu.**

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Návrhy změn tohoto nařízení předložené podle prvního pododstavce zohlední nové normy stanovené Mezinárodní organizací pro normalizaci, zejména normu ISO 10844:2011.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Článek 9

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Akustický varovný systém vozidla (AVAS)

Akustický varovný systém vozidla (AVAS)

Pokud **se** výrobce **rozhodne instalovat** do vozidel systém AVAS, musí být splněny požadavky stanovené v příloze X.

Pokud výrobce **instaluje** do vozidel systém AVAS, musí být splněny požadavky stanovené v příloze X.

Odůvodnění

U elektrických či hybridních vozidel je dvakrát vyšší pravděpodobnost, že budou účastníky nehody v městských oblastech, což je dáno jejich naprosto tichým provozem, kvůli němuž je pro zranitelné či nevidomé účastníky silničního provozu nemožné je odhalit sluchem. Instalace akustického výstražného zařízení do takových vozidel by proto měla být pro výrobce automobilů povinná.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Článek 9

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Pokud se výrobce rozhodne instalovat do

Pokud se výrobce rozhodne instalovat do

PE487.819v03-00

80/90

RR\923093CS.doc

vozidel systém AVAS, musí být splněny požadavky stanovené v příloze **X**.

vozidel systém AVAS, musí být splněny požadavky stanovené v příloze **IX**.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změn příloh I až XI.

Pozměňovací návrh

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v **souladu s článkem 11** za účelem změn příloh I až XI.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh přihlíží k novému standardnímu znění pro akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 10 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu **neurčitou od data přijetí tohoto nařízení**.

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 10 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu **pěti let ode dne vstupu v platnost. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.**

Odůvodnění

Doba trvání přenesení pravomoci na Komisi by měla být omezena na pět let s možností prodloužení, pokud budou dodrženy určité podmínky, např. vypracování zprávy, a pokud Evropský parlament nebo Rada nevznesou námitky. Tento pozměňovací návrh přihlíží k novému standardnímu znění pro akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Čl. 11 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o **jeden měsíc**.

Pozměňovací návrh

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky vznést nehodlají. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o **dva měsíce**.

Odůvodnění

Lhůta pro vyslovení námitky proti aktu v přenesené pravomoci by měla činit celkově čtyři měsíce. To je reálnější lhůta, která Evropskému parlamentu nebo Radě umožní dodržet postup nezbytný pro vypracování námitky. Tento změňovací návrh přihlíží k novému standardnímu znění pro akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Článek 12

Znění navržené Komisí

Článek 12

Námitky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament a Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o jeden měsíc.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví,

Pozměňovací návrh

vypouští se

nebo pokud před tímto dnem Evropský parlament a Rada Evropskou komisi informovaly o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstoupí akt v přenesené pravomoci v platnost dnem stanoveným v jeho ustanoveních.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vznese námitku, uvede důvody pro vznesení námitky k aktu v přenesené pravomoci.

Odůvodnění

Vzhledem k ustanovením článku 11 je článek 12 zbytečný, toto vypuštění má tedy za cíl uvést znění do souladu s novým standardním zněním týkajícím se aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Článek 13

Znění navržené Komisí

Článek 13

Postup pro naléhavé případy

1. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku vstupují v platnost bezodkladně a použijí se, pokud proti nim není vyslovena námitka v souladu s odstavcem 2. V oznámení aktu v přenesené pravomoci zaslaném Evropskému parlamentu a Radě se uvedou důvody použití postupu pro naléhavé případy.

2. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky postupem uvedeným v čl. 11 odst. 5. V takovém případě, poté, co Evropský parlament nebo Rada oznámí rozhodnutí vyslovit námitku, Komise dotýčný akt neprodleně zruší.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Odůvodnění

Článek 13 je nadbytečný, jelikož použití postupu pro naléhavé případy není řádně odůvodněno (ani v článku 10, ani v bodech odůvodnění), jeho vypuštění je tedy nutné.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Příloha II – bod 3.2.2

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
<p>3.2.2. Hlukové emise související s odvalováním pneumatik jsou stanovené v nařízení (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti motorových vozidel. Pneumatiky použité při zkoušce musí být pro dotyčné vozidlo reprezentativní a musí být zvoleny výrobcem vozidla a zaznamenány v dodatku 3 přílohy I tohoto nařízení. Musejí odpovídat jednomu z rozměrů pneumatik určených pro vozidlo jako původní zařízení. Pneumatika je nebo bude komerčně dostupná na trhu ve stejnou dobu jako vozidlo.^{2/} Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla pro zkušební hmotnost vozidla. Hloubka vzorku pneumatik musí odpovídat minimálně právně stanovené hloubce vzorku.</p>	<p>3.2.2. Hlukové emise související s odvalováním pneumatik jsou stanovené v nařízení (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti motorových vozidel. Pneumatiky použité při zkoušce musí být pro dotyčné vozidlo reprezentativní a musí být zvoleny výrobcem vozidla a zaznamenány v dodatku 3 přílohy I tohoto nařízení. Musejí odpovídat jednomu z rozměrů pneumatik určených pro vozidlo jako původní zařízení. Pneumatika je nebo bude komerčně dostupná na trhu ve stejnou dobu jako vozidlo.^{2/} Pneumatiky musí být nahuštěny na tlak doporučený výrobcem vozidla pro zkušební hmotnost vozidla. Hloubka vzorku pneumatik musí odpovídat minimálně právně stanovené hloubce vzorku.</p>
<p>^{2/} Vzhledem k tomu, že podíl pneumatik na celkových emisích hluku je výrazný, je nutné vzít v úvahu stávající předpisy o emisi hluku ze styku pneumatika/vozovka. Trakční pneumatiky, pneumatiky pro jízdu na sněhu a pro zvláštní použití podle předpisu EHK/OSN č. 117 (<i>Úř. věst. L 231, 29.8.2008, s. 19</i>) by se na žádost výrobce neměly při měřeních pro schválení typu a měřeních shodnosti výroby používat.</p>	<p>^{2/} Vzhledem k tomu, že podíl pneumatik na celkových emisích hluku je výrazný, je nutné vzít v úvahu stávající předpisy o emisi hluku ze styku pneumatika/vozovka. Trakční pneumatiky, pneumatiky pro jízdu na sněhu a pro zvláštní použití podle posledního znění předpisu EHK/OSN č. 117 by se na žádost výrobce neměly při měřeních pro schválení typu a měřeních shodnosti výroby používat.</p>

Odůvodnění

Navrhované znění odpovídá ustanovením, na nichž se v roce 2011 na své 53. schůzi shodla pracovní skupina odborníků EHK/OSN zaměřená na problematiku hluku (spadající pod pracovní skupinu WP.29 odpovědnou za vypracování celosvětově platných harmonizovaných norem pro vozidla) v Ženevě, jejímž členem je Evropská komise.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Příloha III – Mezní hodnoty

Znění navržené Komisí

Kategorie vozidla	Popis kategorie vozidla	Mezní hodnoty vyjádřené v dB (A) [decibely (A)]					
		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel		Mezní hodnoty pro registraci nových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu	
		Fáze 1 platná od [2 let po zveřejnění]		Fáze 2 platná od [5 let po zveřejnění]		Fáze 3 platná od [7 let po zveřejnění]	
		Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *
M	Vozidla používaná pro přepravu cestujících						
M ₁	počet sedadel ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	počet sedadel ≤ 9; poměr výkonu k hmotnosti > 150 kW/t	71	71	69	69	69	69
M ₂	počet sedadel > 9; hmotnost ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	počet sedadel > 9; 2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
M ₂	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Vozidla používaná						

	pro přepravu nákladu						
N ₁	hmotnost ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; 75 ≤ jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	hmotnost > 12 t; 75 ≤ jmenovitý výkon motoru < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Zvýšené mezní hodnoty platí, pouze pokud vozidlo splňuje příslušnou definici terénních vozidel stanovenou v bodě 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.
**	U vozidel kategorie M1 platí zvýšené mezní hodnoty pouze pro terénní vozidla s maximální povolenou hmotností > 2 t.

Pozměňovací návrh

Kategorie vozidla	Popis kategorie vozidla	Mezní hodnoty vyjádřené v dB(A) [decibely (A)]					
		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel		Mezní hodnoty pro schválení typu nových vozidel		Mezní hodnoty pro registraci nových vozidel, jejich prodej a uvedení do provozu	
		Fáze 1 platná od [2 let po zveřejnění]		Fáze 2 platná od [6 let po zveřejnění]		Fáze 3 platná od [8 let po zveřejnění]	
		Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *	Obecně	Terénní *
M	Vozidla používaná pro přepravu cestujících						
M ₁	počet sedadel ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	počet sedadel ≤	71	71	69	69	69	69

	9; poměr výkonu k hmotnosti > 150 kW/t						
M ₂	počet sedadel > 9; hmotnost ≤ 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	počet sedadel > 9; 2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	73	74	71	72	71	72
M ₂	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	počet sedadel > 9; 3,5 t < hmotnost ≤ 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	počet sedadel > 9; hmotnost > 5 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Vozidla používaná pro přepravu nákladu						
N ₁	hmotnost ≤ 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < hmotnost ≤ 3,5 t	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; 75 ≤ jmenovitý výkon motoru < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < hmotnost ≤ 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77

N ₃	hmotnost > 12 t; 75 ≤ jmenovitý výkon motoru < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	hmotnost > 12 t; jmenovitý výkon motoru ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Zvýšené mezní hodnoty platí, pouze pokud vozidlo splňuje příslušnou definici terénních vozidel stanovenou v bodě 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.
**	U vozidel kategorie M1 platí zvýšené mezní hodnoty pouze pro terénní vozidla s maximální povolenou hmotností > 2 t.

POSTUP

Název	Akustický tlak motorových vozidel	
Referenční údaje	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	ENVI 15.12.2011	
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.12.2011	
Navrhovatel(ka) Datum jmenování	Gilles Pargneaux 10.1.2012	
Projednáání ve výboru	8.5.2012	18.6.2012
Datum přijetí	19.6.2012	
Výsledek konečného hlasování	+: 30 –: 12 0: 0	
Členové přítomní při konečném hlasování	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, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	María Irigoyen Pérez	

POSTUP

Název	Akustický tlak motorových vozidel	
Referenční údaje	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Datum předložení EP	9.12.2011	
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	ENVI 15.12.2011	
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
Projednáni ve výboru	29.5.2012	20.6.2012
Datum přijetí	18.12.2012	
Výsledek konečného hlasování	+: 30 –: 27 0: 2	
Členové přítomní při konečném hlasování	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	
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zannoni	
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
Datum předložení	21.12.2012	