



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Dokument zasedanja*

---

**A7-0435/2012**

21.12.2012

**\*\*\*I**  
**POROČILO**

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o ravni hrupa motornih vozil  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Miroslav Ouzký

### ***Oznake postopkov***

- \* Postopek posvetovanja
- \*\*\* Postopek odobritve
- \*\*\*I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- \*\*\*II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- \*\*\*III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

### ***Spremembe osnutka akta***

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo k osnutku akta označeno s ***krepkim poševnim tiskom***. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del osnutka akta s predlaganimi popravki, ki se upoštevajo pri pripravi končnega besedila (na primer očitne napake ali izpustitve v zadevni jezikovni različici). O teh popravkih odločajo pristojne tehnične službe.

Glava vsakega predloga spremembe k obstoječemu aktu, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, vsebuje še tretjo in četrto vrstico. Tretja vrstica navaja obstoječi akt, četrta pa zadevno določbo tega akta. Besedilo, ki povzema določbo obstoječega akta, ki jo Parlament želi spremeniti, medtem ko v osnutku akta ni bila spremenjena, je označeno s ***krepkim tiskom***. Morebitni izbrisi tovrstnega besedila so označeni z [...].

## VSEBINA

	<b>Stran</b>
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA .....	4
OBRAZLOŽITEV .....	42
MNENJE ODBORA ZA NOTRANJI TRG IN VARSTVO POTROŠNIKOV .....	43
MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM .....	65
POSTOPEK .....	85

## OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

### o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o ravni hrupa motornih vozil (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

#### (Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2011)0856),
  - ob upoštevanju člena 294(2) in člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0487/2011),
  - ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
  - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 25. aprila 2012<sup>1</sup>,
  - ob upoštevanju člena 55 Poslovnika,
  - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenj Odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov ter Odbora za promet in turizem (A7-0435/2012),
1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
  2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
  3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

#### **Predlog spremembe 1**

##### **Predlog uredbe**

##### **Uvodna izjava 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil vzpostavljen celovit sistem Unije za homologacijo motornih vozil. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil in njihovih izpušnih sistemov glede na

*Predlog spremembe*

(1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil vzpostavljen celovit sistem Unije za homologacijo motornih vozil, ***saj so cestna vozila največji vir hrupa v prometnem sektorju***. Tehnične zahteve za

<sup>1</sup> UL C 191, 29.6.2012, str. 76.

dovoljeno raven hrupa je treba uskladiti, da se v posameznih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve, da se zagotovi pravilno delovanje notranjega trga ter da se hkrati zagotovi visoka raven varstva okolja in javne varnosti.

homologacijo motornih vozil in njihovih izpušnih sistemov glede na dovoljeno raven hrupa bi bilo treba uskladiti, da se v posameznih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve in da bi se zagotovilo pravilno delovanje notranjega trga, hkrati pa tudi visoka raven varstva okolja in javne varnosti ***ter boljša kakovost življenja in zdravja. Komisija mora opraviti tudi oceno učinka v zvezi s pogoji označevanja, ki se uporabljajo za ravni onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. V oceni učinka je treba upoštevati različne vrste vozil, ki jih zajema ta uredba (vključno z električnimi vozili), in učinek, ki bi ga lahko imelo takšno označevanje na avtomobilsko industrijo. saj bi nanjo lahko zelo škodljivo vplivalo iz stroškovnih razlogov, čeprav ga je mogoče šteti za koristno orodje za ozaveščanje potrošnikov in zaščito njihovih pravic v zvezi s preglednostjo pred nakupom vozila.***

## **Predlog spremembe 2**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(1a) Zahteve EU glede homologacije se že uporabljajo za namene upoštevne zakonodaje EU, ki ureja emisije CO<sub>2</sub>, vključno z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil<sup>1</sup>, Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega***

*pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil<sup>2</sup>, Uredbo (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter Uredbo št. 510/2011 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil<sup>4</sup>. Tehnične zahteve, ki se uporabljajo za zakonodajo EU, ki ureja emisije CO<sub>2</sub> in mejne vrednosti emisij onesnaževal, morajo biti skladne z zahtevami, ki se uporabljajo za zakonodajo, ki ureja zmanjšanje emisij hrupa. Zahteve EU glede homologacije je treba zato določiti tako, da je zagotovljena uresničitev teh dveh ciljev.*

---

<sup>1</sup> UL L 171, 29.6.2007, str. 1

<sup>2</sup> UL L 140, 5.6.2009, p. 1

<sup>3</sup> UL L 188, 18.7.2009, str. 1

<sup>4</sup> UL L 145, 31.5.2011, str. 1

#### *Obrazložitev*

*Tehnični ukrepi za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> vključujejo ukrepe za zmanjšanje mase vozila, medtem ko ukrepi za zmanjšanje hrupa v obliki zvočne izolacije to maso ponavadi povečajo, posledično pa so višje tudi emisije CO<sub>2</sub>. Poleg tega zvočna izolacija zmanjšuje hrup, pri tem pa povečuje tveganje požara motorja.*

### **Predlog spremembe 3**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(1a) Hrup prometa škoduje zdravju na mnogovrstne načine. Dolgotrajen stres, ki ga povzroča hrup, lahko izčrpa telesne***

*rezerve, povzroči motnje v regulacijski sposobnosti funkcij organov in s tem omejuje njihovo delovanje. Hrup prometa je potencialni dejavnik tveganja za bolezni, kot sta hipertenzija in srčni infarkt. Učinke bi bilo treba preiskati z opiranjem na Direktivo 2002/49/ES o okoljskem hrupu.*

## **Predlog spremembe 4**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 6**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(6) Ta uredba mora zato uvesti metodo, ki se razlikuje od obvezne metode iz Direktive 70/157/EGS. Ta metoda mora temeljiti na metodi, ki jo je leta 2007 objavila delovna skupina UN/ECE za hrup (GRB) in je vključevala različico standarda ISO 362 iz leta 2007. Rezultati spremljanja stare in nove preskusne metode so bili predloženi Komisiji.

*Predlog spremembe*

(6) Ta uredba mora zato uvesti metodo, ki se razlikuje od obvezne metode iz Direktive 70/157/EGS. Ta metoda mora temeljiti na metodi, ki jo je leta 2007 objavila delovna skupina UN/ECE za hrup (GRB) in je vključevala različico standarda ISO 362 iz leta 2007. Rezultati spremljanja stare in nove preskusne metode so bili predloženi Komisiji. ***Poleg tega bi morala Komisija za odpravo pomanjkljivosti iz prejšnje preskusne metode v 24 mesecih od začetka veljavnosti te uredbe Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti oceno učinka o dejanskem prispevku opreme za kotaljenje pnevmatik k zmanjšanju ravni hrupa vozil, pri čemer je treba zaradi sprejetja nove preskusne metode, ki upošteva tudi obnašanje vozila na cestni površini, glavno pozornost nameniti učinku na cestno površino, in o potrebah po raziskavah na tem posebnem področju.***

*Obrazložitev*

*Tudi vrsta in kakovost cestne površine vplivata na emisije hrupa v cestnem prometu. Zato je potreben splošni evropski pristop, ki upošteva zvočne značilnosti cestnih površin.*

## **Predlog spremembe 5**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 8**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(8) V tej uredbi je treba tudi dodatno znižati mejne vrednosti hrupa. Upoštevati je treba Uredbo (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, ki je uvedla strožje zahteve glede hrupa za pnevmatike motornih vozil. **Pozornost** je treba **nameniti** tudi **študijam**, ki opozarjajo na preglavice zaradi hrupa cestnega prometa in učinke tega hrupa na zdravje ter s tem povezane stroške in koristi.

*Predlog spremembe*

(8) V tej uredbi je treba tudi dodatno znižati mejne vrednosti hrupa. Upoštevati je treba Uredbo (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, ki je uvedla strožje zahteve glede hrupa za pnevmatike motornih vozil **in poudarila potrebo po skladnem in celovitem pristopu k reševanju problematike hrupa cestnega prometa, pri čemer je treba upoštevati tudi pomemben prispevek cestnih površin k hrupu cestnega prometa. Ta horizontalni pristop bo v primerjavi s sektorskim in vertikalnim pristopom učinkoviteje zmanjšal splošni hrup cestnega prometa. Tudi zmanjšanje hrupa cestnega prometa je treba šteti za cilj v zvezi z javnim zdravjem, ob upoštevanju študij**, ki opozarjajo na preglavice zaradi hrupa cestnega prometa in učinke tega hrupa na zdravje ter s tem povezane stroške in koristi. **Upoštevati je treba tudi Uredbo (ES) št. 1222/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2009 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre<sup>1</sup>. Komisija bi morala zagotoviti, da bi bile pnevmatike označene glede na raven hrupa, ki ga povzročajo. Poleg tega bi bilo treba opraviti primerjavo med različnimi vrstami prevoza z vidika okoljskega hrupa.**

*Obrazložitev*

*Tudi vrsta in kakovost cestne površine vplivata na emisije hrupa v cestnem prometu. Zato je potreben splošni evropski pristop, ki upošteva zvočne značilnosti cestnih površin.*



## **Predlog spremembe 6**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(8a) Komisija mora objaviti smernice za „tihe“ ceste, naslovljene na cestne organe, da se jim zagotovi koristno orodje za izpolnjevanje zahtev za bolj trajnostno cestno infrastrukturo.***

## **Predlog spremembe 7**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(8b) V šestem okoljskem akcijskem programu je bil določen okvir za oblikovanje okoljske politike v EU za obdobje 2002–2012. Program je pozval k sprejetju ukrepov na področju obremenitve s hrupom za „znatno zmanjšanje števila ljudi, ki so redno in dolgoročno prizadeti zaradi povprečnih stopenj hrupa, zlasti zaradi prometa“.***

*Obrazložitev*

*Ta uredba bi morala biti v skladu s preteklimi cilji in ambicijami Evropske unije.*

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(8c) Tehnični ukrepi za zmanjšanje hrupa vozil morajo izpolniti nekaj skoraj enako pomembnih zahtev, kot so zahteve za***

*zmanjšanje hrupa in emisije onesnaževal ter izboljšanje varnosti, pri čemer mora biti vozilo čim cenejše in učinkovitejše. Avtomobilska industrija želi v enaki meri izpolniti vse zahteve in ohraniti ravnovesje med njimi, vendar pri tem pogosto naleti na meje fizično izvedljivega. Avtomobilskemu razvoju vedno znova uspe uresničiti te meje z uporabo novejših in inovativnih materialov in metod. Za nadaljevanje inovacij bi morala zakonodaja določiti jasen in časovno omejen okvir. Ta okvir je določen ravno v tej uredbi, ki spodbuja takojšnji družbeno pogojen zagon inovacij, pri čemer je industriji svobodno prepuščeno potrebno ekonomsko ukrepanje.*

## **Predlog spremembe 9**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(8d) Onesnaženje s hrupom je predvsem lokalni problem, ki pa potrebuje rešitev na ravni vse Unije. Prvi korak vsake trajnostne politike na področju emisij hrupa mora namreč biti oblikovanje ukrepov, ki bodo osredotočeni na vire hrupa. Vozila kot viri hrupa, kar obravnava ta uredba, so že sama po sebi premična, tako da jih ne moremo ustrezno obravnavati zgolj z nacionalnimi ukrepi.*

## **Predlog spremembe 10**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 e (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(8e) Za razvoj in okrepitev infrastrukture, ki bi pripomogla k temu, da bi se čim bolj zmanjšal hrup vozil, se lahko sprejmejo*

*pomembni ukrepi, kot je široka uporaba protihrupnih pregrad.*

## **Predlog spremembe 11**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 9 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9a) Zagotavljanje informacij o emisijah hrupa potrošnikom, upravljavcem voznih parkov in javnim organom lahko vpliva na odločitev o nakupu ter pospeši prehod na tišji vozni park. Da bi proizvajalec potrošnikom nudil potrebne informacije, bi moral na prodajnih mestih in v tehničnem promocijskem gradivu zagotoviti informacije o ravni hrupa vozil v skladu z usklajenimi preskusnimi metodami. Oznaka, primerljiva z oznakami, ki dajejo informacije o emisijah CO<sub>2</sub>, porabi goriva in hrupu pnevmatik, bi morala potrošnike obveščati o emisijah hrupa vozila.***

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 9 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9b) Za zmanjšanje hrupa cestnega prometa lahko javni organi sprejmejo ukrepe in spodbude za pospeševanje nakupa in uporabe tišjih vozil.***

### *Obrazložitev*

*Nacionalni in občinski organi lahko predlagajo spodbude, kot so standardi za javno naročanje, ali tišjim vozilom omogočijo preferencialni dostop do nekaterih območij ali časa za dostavo za spodbujanje nakupa in uporabe tišjih vozil kot načina za zmanjšanje hrupa prometa na občutljivih ali preobremenjenih območjih, opredeljenih na kartah hrupa, v skladu z Direktivo 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).*

### **Predlog spremembe 13**

#### **Predlog uredbe Uvodna izjava 9 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9c) Ravni hrupa vozil so deloma odvisne od okolja, v katerem se ta vozila vozijo, zlasti od kakovosti cestne infrastrukture in od tega, kako pametni so sistemi za upravljanje prometa. Zato bi bilo treba razmisliti o privzetju celostnega pristopa, zlasti v najbolj hrupnih mestnih območjih in primerih, ko je potrebno hitro ukrepanje.***

### **Predlog spremembe 14**

#### **Predlog uredbe Uvodna izjava 9 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9d) Pri osebnih vozilih pri vožnji s povprečno hitrostjo do 45 km/h prevladuje hrup motorja in izpušnega sistema, pri hitrejši vožnji pa prevlada hrup pnevmatik in vetra. Ta nastaneta neodvisno od vrste in moči motorja. Z razvojem vozil od 70-ih let prejšnjega stoletja so postali motorji bistveno tišji, vendar sta se v povprečju povečali njihova zmogljivost in masa. Zaradi tega in zaradi večje varnosti vozila se je povečala skupna teža vozila, saj je bilo treba za večjo stabilnost pri vožnji povečati stično površino pnevmatik s cestiščem. S povečevanjem te površine se povečuje tudi hrup pnevmatik.***

### **Predlog spremembe 15**

#### **Predlog uredbe Uvodna izjava 9 e (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9e) Hrup je večplastna težava, saj ima več virov in dejavnikov, ki vplivajo na zvok, ki ga slišijo ljudje, in njegov učinek nanje. V zakonodaji za zmanjševanje hrupa prometa je treba te vidike obravnavati ob upoštevanju hrupa motorja, vozila in pnevmatik, cestne površine, načina vožnje in upravljanja prometa, obravnavati pa jih je treba tudi v zakonodajnih aktih, kot sta Uredba 1222/2009/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2009 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre<sup>1</sup> in Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa<sup>2</sup>.***

---

<sup>1</sup> UL L 342, 22.12.09, str. 46.

<sup>2</sup> UL L 189, 18.07.02, str. 12.

## **Predlog spremembe 16**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***10a. Komisija mora preučiti potencial aktivnih varnostnih sistemov v bolj tihih vozilih, kot so hibridna in električna vozila, za boljše izpolnjevanje cilja izboljšanja varnosti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu na mestnih območjih, kot so slepi, slabovidni in naglušni pešci, kolesarji in otroci.***

## **Predlog spremembe 17**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 10 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(10b) Ravni hrupa vozil imajo neposreden vpliv na kakovost življenja državljanov EU, še posebej v mestnih območjih, kjer je malo storitev električnega in/ali podzemnega javnega prevoza ter poti za kolesarje ali pešce oziroma slednjih sploh ni. Upoštevati je treba tudi cilj podvojitve števila uporabnikov javnega prevoza, ki ga je določil Evropski parlament v svoji resoluciji z dne 15. decembra 2011 o načrtu za enotni evropski prometni prostor<sup>1</sup>. Komisija in države članice bi morale v skladu z načelom subsidiarnosti spodbujati javni prevoz, hojo in kolesarjenje za zmanjšanje onesnaženja s hrupom v mestnih območjih.*

---

<sup>1</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2011)0584.

**Predlog spremembe 18**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 10 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(10c) Informacije v zvezi s hrupom, vključno s podatki preskusov, morajo biti na voljo in jasno vidne na prodajnih mestih in v promocijskem gradivu za vozila.*

**Predlog spremembe 19**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 10 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(10d) Raven hrupa vozila je deloma*

*odvisna od načina njegove uporabe in kakovosti njegovega vzdrževanja po nakupu. S tem v zvezi bi bilo treba sprejeti ukrepe, s katerimi bi povečali javno osveščenost v EU glede pomena umirjenega načina vožnje in upoštevanja hitrostnih omejitev, ki so v veljavi v posameznih državah članicah.*

## **Predlog spremembe 20**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(12) Da bi Komisija lahko ***nadomestila*** tehnične zahteve te uredbe ***z neposrednim sklicevanjem na pravilnika UN/ECE št. 51 in št. 59*** potem, ko bodo v teh ***pravilnikih določene mejne vrednosti v zvezi z novo preskusno metodo, ali pa te zahteve*** prilagodila tehničnemu in znanstvenemu napredku, je treba nanjo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejema akte ***v zvezi s spremembami določb v prilogah*** k tej uredbi, ki so povezane s ***preskusnimi*** metodami in ***ravnmi*** hrupa. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti sočasen, pravočasen in ustrezen prenos zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

*Predlog spremembe*

(12) Da bi Komisija lahko tehnične zahteve te uredbe prilagodila tehničnemu in znanstvenemu napredku, je treba nanjo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejema akte ***za spremembo prilog*** k tej uredbi, ki so povezane s ***postopki EU-homologacije za določen tip vozila glede na raven hrupa, metodami in napravami za merjenje hrupa motornih vozil, sistemi za dušenje zvoka, hrupom stisnjenega zraka, preverjanjem skladnosti proizvodnje, specifikacijami preskusnega poligona, merilnimi metodami za ocenjevanje skladnosti z dodatnimi določbami za emisije hrupa ter ukrepi, ki zagotavljajo slišnost hibridnih in električnih vozil***. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, ***tudi na ravni strokovnjakov***. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti sočasen, pravočasen in ustrezen prenos zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

*Obrazložitev*

*Ta sprememba je potrebna za uskladitev predloga Komisije z novo tipsko formulacijo določb o delegiranih aktih in podrobnejšo določitev prilog, ki jih mora biti mogoče spremeniti z delegiranimi akti.*

## **Predlog spremembe 21**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 12 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(12a) Možnosti za zmanjšanje hrupa pri viru, kar je namen te uredbe, so sorazmerno manjše kot možnosti za spremembe v zgradbi voznih površin, s katerimi so pnevmatike v stiku. Slednje bi bilo tehnično bistveno lažje doseči. Z vrstami asfalta, ki so že na voljo, kot so tihi asfalt oziroma asfalti, ki omogočajo nižjo ali optimalno raven hrupa, bi lahko na lokalni ravni že zdaj dosegli zmanjšanje hrupa za okoli 10 dB, če bi jih povezali v celosten pristop, ki bi združeval več preprostih gradbenih ukrepov. Ta učinkovita pobuda za izključno lokalne vire hrupa ni zajeta v tej uredbi, saj bi to bistveno obremenilo izvajanje državnega proračuna, zlasti lokalnih organov. To bi v času gospodarske krize težko upravičili in bi posegali v področje regionalne in strukturne politike.*

## **Predlog spremembe 22**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(2) „tip vozila“ pomeni vrsto vozil, opredeljenih v delu B Priloge II k Direktivi 2007/46/ES;

(2) „tip vozila“ pomeni:

*(i) za vozila, preskušena v skladu z odstavkom 4.1.2.1 Priloge II, vrsto vozil, opredeljenih v delu B Priloge II k Direktivi 2007/46/ES;*

*(ii) za vozila, preskušena v skladu z odstavkom 4.1.2.2 Priloge II, vrsto vozil,*



*ki se ne razlikujejo bistveno v lastnostih, kot so:*

*oblika ali material karoserije (zlasti prostor za vgradnjo motorja in njegova zvočna izolacija);*

*– tip motorja (npr. motor na prisilni ali kompresijski vžig, dvo- ali štiritaktni motor, motor s premočrtnim gibanjem batov ali rotacijskim batom), število in delovna prostornina valjev, tip sistema za vbrizgavanje goriva, raspored ventilov, nazivna vrtilna frekvenca motorja (S) ali tip električnega motorja;*

*– vozila, ki imajo isti tip motorja in/ali drugačno skupno prestavno razmerje, se lahko štejejo za vozila istega tipa.*

*Če pa navedene razlike zahtevajo drugačno preskusno metodo, je treba te razlike šteti za spremembo tipa.*

### **Predlog spremembe 23**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 21 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(21a) „prodajno mesto“ pomeni kraj, kjer se vozila skladiščijo in prodajajo potrošnikom;*

#### *Obrazložitev*

*Da bi potrošnikom zagotovili dostop do upoštevni informacij, ko razmišljajo o nakupu vozila, je treba poskrbeti za splošno dostopnost informacij o hrupu (predlagano besedilo bi bilo skladno s členom 3 Uredbe 1222/2009 o označevanju pnevmatik, vključno z emisijami hrupa).*

### **Predlog spremembe 24**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 21 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(21b) „tehnično promocijsko gradivo“ pomeni tehnična navodila za uporabo, brošure, letake in kataloge (v natisnjeni ali elektronski obliki ali objavljene na spletu) ter spletna mesta, ki se uporabljajo za promoviranje vozil splošni javnosti.**

*Obrazložitev*

*Da bi potrošniki, ki se odločajo za nakup vozila, imeli dostop do vseh pomembnih informacij, bi morale biti informacije o ravneh hrupa široko dostopne.*

## **Predlog spremembe 25**

**Predlog uredbe**

**Člen 4 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3a. Države članice med tehničnimi pregledi vozil izmerijo raven hrupa na podlagi podatkov iz EU-homologacije za vsak tip vozila.**

*Obrazložitev*

*Države članice morajo med obveznimi tehničnimi pregledi vozil (za zagotovitev, da emisije hrupa iz vozila ne presežejo dovoljenih ravni) raje kot katera koli druga merila uporabiti podatke o ravneh hrupa iz EU-homologacije za vsak tip vozila..*

## **Predlog spremembe 26**

**Predlog uredbe**

**Člen – 4 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**Člen 4b**

**Spremljanje**

**Države članice v skladu z Uredbo (ES) št. 765/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o določitvi zahtev za akreditacijo in nadzor trga v**

*zvezi s trženjem proizvodov<sup>1</sup> zagotavljajo učinkovito spremljanje svojega trga. Izvajajo ustrezne preglede lastnosti proizvodov v zadostnem obsegu v skladu z načeli iz člena 19(1) Uredbe ES št. 765/2008.*

---

*1 UL L 218, 13.08.08, str. 30.*

#### *Obrazložitev*

*Za dobro delovanje notranjega trga in zdravo konkurenco med panogami je treba zagotoviti visoko raven spoštovanja tržnih pravil za izdelke, ki so v prometu v Skupnosti, in izdelke, ki vstopajo na trg iz držav zunaj EGP. Zato se države članice in njihove ustrezne organe za spremljanje trga poziva k pregledovanju in spremljanju izpolnjevanja zahtev iz te uredbe. To je izjemno pomembno za izpolnjevanje zahtev glede varovanja javnih interesov, kot so zdravje in varnost na splošno, zdravje in varnost na delovnem mestu, varstvo potrošnikov, okolje in varnost.*

#### **Predlog spremembe 27**

##### **Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Proizvajalci zagotovijo, da je sistem za zmanjševanje hrupa načrtovan, izdelan in sestavljen tako, da je ob upoštevanju pogojev uporabe vozila dovolj odporen proti pojavom korozije, ki jim je izpostavljen.

*Predlog spremembe*

2. Proizvajalci zagotovijo, da je sistem za zmanjševanje hrupa načrtovan, izdelan in sestavljen tako, da je ob upoštevanju pogojev uporabe vozila **in regionalnih podnebnih razlik** dovolj odporen proti pojavom korozije, ki jim je izpostavljen.

#### **Predlog spremembe 28**

##### **Predlog uredbe Člen 6**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presežati vrednosti, določenih v Prilogi III.

*Predlog spremembe*

**Pri preskusnih pogojih iz Priloge II se upoštevajo običajni pogoji cestnega prometa ter preskusne zahteve drugih bistvenih delov vozila, ki so že zajete v Uredbi (ES) št. 661/2009.** Raven hrupa,

izmerjena skladno z določbami Priloge II **in zaokrožena na najbližje celo število**, ne sme presegati vrednosti, določenih v Prilogi III.

#### Obrazložitev

*V skladu z načeli boljše zakonodaje je bistveno zagotoviti, da preskusni pogoji te uredbe ne bodo neugodno vplivali na proizvajalce, ki so že sprejeli pomembne ukrepe za zmanjšanje emisij hrupa, zlasti na industrijo pnevmatik. V zvezi s tem je treba poudariti natančnost preskusnih pogojev, kot pogoj za potrjevanje mejnih vrednosti, določenih v Prilogi III pa je treba navesti običajne pogoje cestnega prometa. Za uskladitev tega predloga z drugo zakonodajo EU o hrupu je potrebno sistematično poročanje izmerjenih vrednosti hrupa. V skladu z vsemi uredbami se končni rezultati poročajo v celih številih. Predlaga se ohranitev te prakse v tej uredbi.*

### Predlog spremembe 29

#### Predlog uredbe Člen 7

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*V **treh letih** po datumu, ki je naveden za fazo 1 v tretjem stolpcu **Priloge III** k tej uredbi, Komisija **izvede podrobno študijo, da bi ugotovila, ali so mejne vrednosti hrupa ustrezne**. Na podlagi **ugotovitev študije lahko Komisija** po potrebi **predloži predloge** za spremembo te uredbe.*

##### *Predlog spremembe*

Po datumu, ki je naveden za fazo 1 v tretjem stolpcu **Priloge III** k tej uredbi, Komisija **dokonča pregled mejnih vrednosti hrupa iz Priloge III. Pregled zajema oceno učinka, ki vključuje splošno oceno učinka na avtomobilsko industrijo in zlasti njene odvisne panoge, ob upoštevanju vpliva drugih uredb – kot so uredbe na področju zmanjšanj emisij CO2 in varnosti – na raven hrupa motornih vozil. Komisija na podlagi takega pregleda in svoje ocene učinka** po potrebi **pripravi predlog** za spremembo te uredbe **na način, ki je čim bolj nevtralen z vidika konkurence. Mejne vrednosti za fazo 2 v četrtem stolpcu Priloge III začnejo veljati šest let po potrditvi ocene učinka in dokončanju postopka pregleda Komisije.**

#### Obrazložitev

*Prvotni predlog Komisije ni vključeval nobene ustrezne ocene učinka na podlagi zahtevane nove razvrstitve vozil. Zato je nujno zahtevati oceno učinka pred nadaljnjimi ukrepi za pomembna znižanja. Po dokončanem postopku pregleda lahko začnejo veljati mejne vrednosti*

za fazo 2 ob upoštevanju dobro znanih obdobj industrije za uskladitev z zahtevami tehničnega napredka.

### **Predlog spremembe 30**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 7 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V predlogih za spremembe te uredbe, ki se predložijo v skladu z odstavkom 1, se upoštevajo novi standardi, ki jih določi Mednarodna organizacija za standardizacijo, zlasti standard ISO 10844:2011.*

### **Predlog spremembe 31**

#### **Predlog uredbe**

#### **Člen 8 – odstavek 1 – pododstavka 1 a in 1 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*1a. Vozila samodejno izpolnjujejo zahteve iz Priloge X, če proizvajalec vozila homologacijskemu organu predloži tehnične dokumente, ki dokazujejo, da JE razlika med najvišjo in najnižjo vrtilno frekvenco motorja pri  $BB'17$  manjša ali enaka  $0,15 \times S$  pri katerem koli pogoju preskusa v območju delovanja dodatnih določb za emisije hrupa, ki je opredeljeno v točki 3.3 Priloge VIII, glede na pogoje iz Priloge II.*

*1b. Vozila kategorije N1 so izvzeta iz dodatnih določb za emisije hrupa, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:*

*(a) Prostornina motorja  $\leq 660$  ccm in razmerje moči in mase PMR, izračunano z uporabo najvišje odobrene mase vozila,  $\leq 35$ ;*

*(b) Nosilnost  $\geq 850$  kg in razmerje moči in mase PMR, izračunano z uporabo najvišje*

**odobrene mase vozila, ≤ 40.**

*Obrazložitev*

*Ta predlog spremembe uvaja sorazmerne zahteve za MSP, ki opravljajo nadgradnje. Poleg tega je standard ASEP UNICE prilagojen obnašanju običajnih vozil M1, pristojna skupina izvedencev pa je priporočila izključitev drugih kategorij. ASEP (dodatne določbe za emisije hrupa) naj bi preprečile nepričakovane emisije hrupa, ki niso povezane z rezultati homologacijskih preskusov. Ker se to nikoli ni upoštevalo za dostavna vozila N1, se s tem predlogom zagotovi, da so izključena iz posebnega preskušanja ASEP.*

**Predlog spremembe 32**

**Predlog uredbe**

**Člen 8 – odstavek 1 – pododstavek 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**2a. Vozila kategorije N1 so izvzeta iz dodatnih določb za emisije hrupa, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:**

**(a) delovna prostornina motorja ne presega 660 ccm, razmerje moči in mase (PMR), izračunano z največjo dovoljeno maso vozila, pa ni večje od 35;**

**(b) koristni tovor znaša vsaj 850 kg, razmerje moči in mase (PMR), izračunano z največjo dovoljeno maso vozila, pa ni večje od 40.**

*Obrazložitev*

*The requirements for ASEP (Additional Sound Emission Provisions) are tailored for a behaviour typical for sporty retrofit systems and M1 vehicles so to detect unexpected noise emission at high engine speeds. ASEP has been developed and approved by the experts group on noise of UNECE Working Party 29 of which the European Commission is a member. The same experts group has for good reasons recommended to exclude delivery vans according to (a) and (b) as mentioned above: no expected environmental benefit and economically unproportional efforts and costs for verification testing due to a much higher variety of delivery vans compared to passenger cars.*

**Predlog spremembe 33**

**Predlog uredbe**

**Člen 8 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Emisije hrupa vozila v običajnih pogojih cestnega prometa, ki se razlikujejo od pogojev, v katerih je bil izveden homologacijski preskus iz Priloge II, od rezultata preskusa ne odstopajo **na nesprejemljiv način**.

*Predlog spremembe*

2. Emisije hrupa vozila v običajnih pogojih cestnega prometa, ki se razlikujejo od pogojev, v katerih je bil izveden homologacijski preskus iz Priloge II, od rezultata preskusa ne odstopajo.

*Obrazložitev*

*Vsakodnevne emisije hrupa v običajnih pogojih ne odstopajo od testnih rezultatov.*

**Predlog spremembe 34**

**Predlog uredbe**  
**Člen 8 – odstavek 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Proizvajalec vozila ne sme namerno spremeniti, prilagoditi ali uvesti kakršne koli mehanske, električne, toplotne ali druge naprave ali postopka samo z namenom, da bi izpolnil zahteve za emisije hrupa iz te uredbe, ki v običajnem cestnem prometu ne deluje pod pogoji, veljavnimi za dodatne določbe za emisije hrupa.

*Predlog spremembe*

3. Proizvajalec vozila ne sme namerno spremeniti, prilagoditi ali uvesti kakršne koli mehanske, električne, toplotne ali druge naprave ali postopka samo z namenom, da bi izpolnil zahteve za emisije hrupa iz te uredbe, ki v običajnem cestnem prometu ne deluje pod pogoji, veljavnimi za dodatne določbe za emisije hrupa. **Ti ukrepi se po navadi imenujejo optimizacija za preskus.**

*Obrazložitev*

*Izboljšanje jasnosti določbe. Namen zakonodaje je odpraviti ali preprečiti vrzeli v uredbi.*

**Predlog spremembe 35**

**Predlog uredbe**  
**Člen 8 – odstavek 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. V vlogi za homologacijo proizvajalec predloži izjavo, oblikovano v skladu z vzorcem iz Dodatka 1 k **Prilogi VIII**, da tip

*Predlog spremembe*

5. V vlogi za homologacijo proizvajalec predloži izjavo, **ki je po potrebi dopolnjena z ustreznimi rezultati preskusov,**

vozila, ki bo homologiran, izpolnjuje zahteve člena 8(1) in 8(2).

oblikovano v skladu z vzorcem iz Dodatka 1 k **Prilogi VIII**, da tip vozila, ki bo homologiran, izpolnjuje zahteve člena 8.

#### *Obrazložitev*

*Člen 8 je treba uporabljati v celoti, da se zagotovi potrebna pravna varnost.*

### **Predlog spremembe 36**

#### **Predlog uredbe Člen 8a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Člen 8a**

***Proizvajalci vozil in distributerji zagotovijo, da je na prodajnih mestih in v tehničnem promocijskem gradivu raven hrupa v decibelih (dB(A)) za vsako vozilo v skladu z usklajenimi homologacijskimi preskusnimi metodami prikazana na vidnem mestu.***

***Komisija po celoviti oceni učinka v skladu z običajnim zakonodajnim postopkom Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predlog o informacijah za potrošnike v dveh letih od začetka veljavnosti te uredbe. Takšen predlog bi se lahko vključil v Direktivo 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO<sub>2</sub>, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil.***

---

***UL L 12, 18.01.00, str. 16***



## **Predlog spremembe 37**

### **Predlog uredbe Člen – 8 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Člen 8b**

##### ***Razvrščanje in kakovost cestišč***

***Komisija v skladu z roki za pregled, določenimi v Direktivi 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa<sup>1</sup>, oceni možnost uvedbe sistema za razvrščanje cest, ki označuje značilen kotalni hrup na vseh cestah v Evropski uniji, in Evropskemu parlamentu in Svetu po potrebi predloži predlog v skladu z rednim zakonodajnim postopkom.***

***Komisija razmisli o vključitvi zahteve za države članice, da v strateških kartah hrupa iz Direktive 2002/49/ES predložijo informacije o kakovosti cestišč.***

---

<sup>1</sup> UL L 189, 18.7.2002

#### *Obrazložitev*

*Kakovost cestišč ima velik vpliv na emisije kotalnega hrupa vozil. Zaenkrat ni strateškega pristopa, ki bi omogočal pregled nad kakovostjo cestišč v EU. Navedeni predlog bi državam članicam in skupnostim omogočil opredeliti območja, na katerih je smiselno izboljšati kakovost cestišč, in bi privedel do zmanjšanja okoljskega hrupa.*

## **Predlog spremembe38**

### **Predlog uredbe Člen 9**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### *Člen 9*

#### *Člen 9*

*Če se proizvajalci odločijo za vgradnjo sistema AVAS v vozila, morajo biti*

*Če se proizvajalci odločijo za namestitev sistema AVAS v vozilu, **zagotovijo, da je zvok, ki ga oddaja ta sistem, neprekinjen***

izpolnjene zahteve iz Priloge X.

***zvočni signal, ki pešče in ranljive udeležence v cestnem prometu opozarja na delovanje vozila.*** Zvočni signal mora jasno nakazovati obnašanje vozila in je lahko podoben zvočnemu signalu podobnega vozila iste kategorije, ki ima motor z notranjim izgorevanjem in deluje pod enakimi pogoji, izpolnjene pa morajo biti tudi zahteve iz Priloge X.

***Komisija v enem letu od začetka veljavnosti te uredbe oceni potrebo po pregledu uredbe, pri čemer upošteva med drugim ali lahko sistemi aktivne varnosti poleg sistemov vozila za zvočno opozarjanje v večji meri prispevajo k izboljšanju varnosti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu na mestnih območjih ali v primerjavi z njimi, ter po potrebi in v skladu z rednim zakonodajnim postopkom predloži Evropskemu parlamentu in Svetu predlog za določitev največje ravni hrupa, ki ga lahko povzroča sistem za zvočno opozarjanje nameščen v vozilu.***

## **Predlog spremembe 39**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo ***Priloge I do XI*** se prenese na Komisijo.

*Predlog spremembe*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov ***v skladu s členom 11*** za spremembo ***Prilog I in II ter IV do XII zaradi prilagoditve tehničnih zahtev te uredbe tehničnemu in znanstvenemu napredku*** se prenese na Komisijo.

#### *Obrazložitev*

*V skladu s členom 290 PDEU se lahko na Komisijo prenese samo pooblastilo za sprejemanje nebistvenih elementov zakonodajnih aktov, medtem ko je treba za bistvene dele uporabiti sam zakonodajni akt. Določbe iz Priloge III, tj. o mejnih vrednostih hrupa in primernem času (fazah), so bistveni elementi predloga in so zato v pristojnosti sozakonodajalcev. Ta sprememba je potrebna tudi za uskladitev predloga Komisije z novo tipsko formulacijo določb*

*o delegiranih aktih.*

## **Predlog spremembe 40**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Ko bodo mejne vrednosti v zvezi s preskusno metodo določene v Pravilniku UN/ECE št. 51, bo Komisija preučila možnost nadomestitve tehničnih zahtev iz Priloge III z neposrednim sklicem na ustrezne zahteve iz pravilnikov UN/ECE št. 51 in št. 59.

*Predlog spremembe*

2. Ko bodo mejne vrednosti v zvezi s preskusno metodo določene v Pravilniku UN/ECE št. 51, bo Komisija preučila možnost nadomestitve tehničnih zahtev iz Priloge III z neposrednim sklicem na ustrezne zahteve iz pravilnikov UN/ECE št. 51 in št. 59, **pod pogojem, da te ne vplivajo negativno na okoljske in zdravstvene predpise EU ter da se vključijo stališča Evropskega parlamenta in Sveta, in po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predlog o spremembi Priloge III v skladu z rednim zakonodajnim postopkom.**

*Obrazložitev*

*V skladu s členom 290 PDEU se lahko na Komisijo prenese samo pooblastilo za sprejemanje nebitvenih elementov zakonodajnih aktov, medtem ko je treba za bistvene dele uporabiti sam zakonodajni akt. Določbe iz Priloge III, tj. o mejnih vrednostih hrupa in primernem času (fazah), so bistveni elementi predloga in so zato v pristojnosti sozakonodajalcev.*

## **Predlog spremembe 41**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 11 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. **Pooblastila** za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji **podelijo** pod pogoji iz tega člena.

*Predlog spremembe*

1. **Pooblastilo** za sprejetje delegiranih aktov se Komisiji **podeli** pod pogoji iz tega člena.

*Obrazložitev*

*Ta sprememba je potrebna za uskladitev predloga Komisije z novo tipsko formulacijo določb o delegiranih aktih.*

## Predlog spremembe 42

### Predlog uredbe

#### Člen 11 – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10(1) se podeli Komisiji za nedoločen čas od datuma sprejetja te uredbe.

*Predlog spremembe*

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10(1) se Komisiji podeli za obdobje petih let od datuma začetka veljavnosti te uredbe. ***Komisija pripravi poročilo o prenesenih pooblastilih najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podalžanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.***

*Obrazložitev*

*Trajanje prenosa pooblastila na Komisijo bi moralo biti omejeno na pet let, če so spoštovani nekateri pogoji, na primer priprava poročila, in če Parlament in Svet temu ne nasprotujeta. Pri tej spremembi je upoštevana nova tipska formulacija v zvezi z delegiranimi akti.*

## Predlog spremembe 43

### Predlog uredbe

#### Člen 11 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Pooblastilo iz člena 10(1) lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekličeta. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v Uradnem listu ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Preklic ne vpliva na veljavnost delegiranih aktov, ki so že v veljavi.

*Predlog spremembe*

3. Pooblastilo iz člena 10(1) lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekličeta. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v Uradnem listu ***Evropske unije*** ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Preklic ne vpliva na veljavnost delegiranih aktov, ki so že v veljavi.

## Obrazložitev

*Ta sprememba je potrebna za uskladitev predloga Komisije z novo tipsko formulacijo določb o delegiranih aktih.*

### **Predlog spremembe 44**

#### **Predlog uredbe Člen 11 – odstavek 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 10(1), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za *en mesec*.

*Predlog spremembe*

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 10(1), začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za *dva meseca*.

## Obrazložitev

*Ta sprememba je potrebna za uskladitev predloga Komisije z novo tipsko formulacijo določb o delegiranih aktih.*

### **Predlog spremembe 45**

#### **Predlog uredbe Člen 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### **Člen 12**

*Ugovori zoper delegirane akte*

**1. Evropski parlament in Svet lahko ugovarjata zoper delegirani akt v dveh mesecih od dne uradnega obvestila. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za en mesec.**

**2. Če niti Evropski parlament niti Svet v roku delegiranemu aktu ne nasprotujeta ali če pred tem rokom Evropski parlament**

*Predlog spremembe*

**črtano**

*in Svet obvestita Evropsko komisijo, da delegiranemu aktu ne bosta nasprotovala, začne ta veljati na dan, ki je v njem naveden.*

**3. Če Evropski parlament ali Svet delegiranemu aktu nasprotujeta, ta ne začne veljati. Institucija, ki nasprotuje delegiranemu aktu, navede razloge za nasprotovanje.**

*Obrazložitev*

*Člen 12 je glede na določbe člena 11(5) odveč. Ta sprememba bi zato uskladila predlog Komisije z novo tipsko formulacijo določb o delegiranih aktih.*

## **Predlog spremembe 46**

### **Predlog uredbe Člen 13**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***Nujni postopek***

***črtano***

***1. Delegirani akti, sprejeti v skladu s členom 10(1), začnejo veljati nemudoma in se uporabljajo, dokler ni izraženo nasprotovanje v skladu z odstavkom 2. V uradnem obvestilu Evropskemu parlamentu in Svetu v zvezi z delegiranim aktom se navedejo razlogi za uporabo nujnega postopka.***

***2. Evropski parlament ali Svet lahko delegiranemu aktu nasprotuje v skladu s postopkom iz člena 11(5). V takem primeru Komisija po prejemu uradnega obvestila Evropskega parlamenta ali Sveta o ugovoru takoj razveljavi akt.***

*Obrazložitev*

*Uporaba nujnega postopka ni bila ustrezno utemeljena niti v členu 10 niti v uvodnih izjavah, zato se člen 13 črta.*

## **Predlog spremembe 47**

**Predlog uredbe**  
**Priloga I – točka 5.2.2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**5.2.2.a Mejne vrednosti, določene v tabeli iz Priloge III, so med merjenjem upoštevane z razumno dovoljenim odstopanjem.**

*Obrazložitev*

*Veljavne določbe vseh uredb o hrupu dopuščajo dovoljeno odstopanje za proizvodnjo.*

**Predlog spremembe 48**

**Predlog uredbe**  
**Priloga II – točka 3.2.1 – točka 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

3.2.1. Preskušano vozilo **se izbere tako, da vsa vozila istega tipa**, ki so dana v promet, **izpolnjujejo zahteve tega pravilnika.**

3.2.1. Preskušano vozilo **je reprezentativno za vozila, ki bodo** dana v promet, **kot jih je določil proizvajalec.**

*Obrazložitev*

*Veljavne določbe vseh uredb o hrupu dopuščajo dovoljeno odstopanje za proizvodnjo.*

**Predlog spremembe 49**

**Predlog uredbe**  
**Priloga II – točka 3.2.2**

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	<i>Predlog spremembe</i>
3.2.2. Emisije kotalnega hrupa pnevmatik so določene v Uredbi (ES) št. 661/2009 o splošni varnosti motornih vozil. Pnevmatike, uporabljene za preskus, so reprezentativne za vozilo. Izbere jih proizvajalec vozila in so navedene v Dodatku 3 k Prilogi I te uredbe. Ustrezajo eni od velikosti pnevmatik, načrtovani za vozilo kot del originalne opreme. Pnevmatika je ali bo na voljo na trgu hkrati z vozilom. 2/ Pnevmatike so	3.2.2. Emisije kotalnega hrupa pnevmatik so določene v Uredbi (ES) št. 661/2009 o splošni varnosti motornih vozil. Pnevmatike, uporabljene za preskus, so reprezentativne za vozilo. Izbere jih proizvajalec vozila in so navedene v Dodatku 3 k Prilogi I te uredbe. Ustrezajo eni od velikosti pnevmatik, načrtovani za vozilo kot del originalne opreme. Pnevmatika je ali bo na voljo na trgu hkrati z vozilom. 2/ Pnevmatike so

napolnjene na ustrezen tlak, ki ga priporoča proizvajalec za preskusno maso vozila. Globina profila pnevmatike je <i>vsaj</i> zakonsko določena globina profila.	napolnjene na ustrezen tlak, ki ga priporoča proizvajalec za preskusno maso vozila. Globina profila pnevmatike je zakonsko določena globina profila.
2/ Ker pnevmatike znatno prispevajo k celotni zvočni emisiji, so bile upoštewane ureditvene določbe v zvezi z zvočnimi emisijami, ki jih pnevmatike povzročajo med vožnjo po cestišču. Pnevmatike za pogonsko os, zimske pnevmatike in posebne pnevmatike je treba na zahtevo proizvajalca v skladu s <i>Pravilnikom UN/ECE št. 117 (UL L 231, 29. 8. 2008, str. 19)</i> izključiti iz homologacijskih meritev in meritev za preverjanje skladnosti proizvodnje.	2/ Ker pnevmatike znatno prispevajo k celotni zvočni emisiji, so bile upoštewane ureditvene določbe v zvezi z zvočnimi emisijami, ki jih pnevmatike povzročajo med vožnjo po cestišču. Pnevmatike za pogonsko os, zimske pnevmatike in posebne pnevmatike je treba na zahtevo proizvajalca v skladu z <i>zadnjimi spremembami Pravilnika ECE št. 117</i> izključiti iz homologacijskih meritev in meritev za preverjanje skladnosti proizvodnje.

### Obrazložitev

*V skladu z dogovorom s 53. zasedanja GRB - strokovne skupine za hrup delovne skupine 29 (delovna skupina, ki je odgovorna za razvoj usklajenih svetovnih standardov za vozila) Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) v Ženevi, katere članica je Evropska komisija, iz leta 2011.*

## Predlog spremembe 50

### Predlog uredbe

#### Priloga II – točka 4.1.2.1.4.1

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

4.1.2.1.4.1. Vozila z ročnimi menjalniki, avtomatskimi menjalniki, prilagodljivimi menjalniki ali menjalniki CVT, ki se preskušajo z zaklenjenimi prestavnimi razmerji:

Za izbiro prestavnih razmerij so možni naslednji pogoji:

(a) če se z določenim prestavnim razmerjem doseže pospešek v območju dovoljenega odstopanja 5 % od referenčnega pospeška  $a_{wot\ ref}$ , ki ne presega  $3,0\ m/s^2$ , se preskus opravi s takšnim prestavnim razmerjem;

(b) če se z nobenim od prestavnih razmerij

##### *Predlog spremembe*

4.1.2.1.4.1. Vozila z ročnimi menjalniki, avtomatskimi menjalniki, prilagodljivimi menjalniki ali menjalniki CVT, ki se preskušajo z zaklenjenimi prestavnimi razmerji:

Za izbiro prestavnih razmerij so možni naslednji pogoji:

(a) če se z določenim prestavnim razmerjem doseže pospešek v območju dovoljenega odstopanja 5 % od referenčnega pospeška  $a_{wot\ ref}$ , ki ne presega  $2,0\ m/s^2$ , se preskus opravi s takšnim prestavnim razmerjem;

(b) če se z nobenim od prestavnih razmerij



ne doseže zahtevanega pospeška, se izbereta prestavno razmerje  $i$  za pospešek, ki je večji od referenčnega pospeška, in prestavno razmerje  $i + 1$  za pospešek, ki je manjši od referenčnega pospeška. Če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  ne presega  $3,0 \text{ m/s}^2$ , se za preskus uporabita obe prestavni razmerji. Ponderirano razmerje glede na referenčni pospešek  $a_{\text{wot ref}}$  se izračuna z enačbo:

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

(c) če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  presega  $3,0 \text{ m/s}^2$ , se uporabi prvo prestavno razmerje, s katerim se doseže pospešek pod  $3,0 \text{ m/s}^2$ , razen če prestavno razmerje  $i + 1$  zagotovi pospešek, manjši od  $a_{\text{urban}}$ . V tem primeru se uporabita prestavi  $i$  in  $i + 1$ , vključno s prestavo  $i$  s pospeškom, ki presega  $3,0 \text{ m/s}^2$ . V drugih primerih se ne uporabi nobena druga prestava. Pospešek  $a_{\text{wot test}}$ , dosežen med preskusom, se uporabi za izračun faktorja delne moči  $k_P$  namesto  $a_{\text{wot ref}}$ ;

ne doseže zahtevanega pospeška, se izbereta prestavno razmerje  $i$  za pospešek, ki je večji od referenčnega pospeška, in prestavno razmerje  $i + 1$  za pospešek, ki je manjši od referenčnega pospeška. Če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  ne presega  $2,0 \text{ m/s}^2$ , se za preskus uporabita obe prestavni razmerji. Ponderirano razmerje glede na referenčni pospešek  $a_{\text{wot ref}}$  se izračuna z enačbo:

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

(c) če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  presega  $2,0 \text{ m/s}^2$ , se uporabi prvo prestavno razmerje, s katerim se doseže pospešek pod  $2,0 \text{ m/s}^2$ , razen če prestavno razmerje  $i + 1$  zagotovi pospešek, manjši od  $a_{\text{urban}}$ . V tem primeru se uporabita prestavi  $i$  in  $i + 1$ , vključno s prestavo  $i$  s pospeškom, ki presega  $2,0 \text{ m/s}^2$ . V drugih primerih se ne uporabi nobena druga prestava. Pospešek  $a_{\text{wot test}}$ , dosežen med preskusom, se uporabi za izračun faktorja delne moči  $k_P$  namesto  $a_{\text{wot ref}}$ ;

### Obrazložitev

*Razpoložljivi statistični podatki o vožnji, ki se uporabljajo za razvoj novega globalnega preskusnega postopka za lahka vozila, kažejo, da pospešek, večji od  $2 \text{ m/s}^2$ , ni upravičen. Poleg tega je obvezni nadzorni postopek za to novo uredbo med letoma 2007 in 2010 temeljil na preskusni opredelitvi  $2 \text{ m/s}^2$ .*

## Predlog spremembe 51

### Predlog uredbe Priloga III

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

### Priloga III Mejne vrednosti,

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presegati naslednjih vrednosti:

Kategorij a vozila	Opis kategorije vozila	Mejne vrednosti, izražene v dB(A) [[decibelih (A)]]
-----------------------	---------------------------	---

		Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil		Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil		Mejne vrednosti za registracijo, prodajo in začetek uporabe novih vozil	
		Faza 1 velja od [2 let po objavi]		Faza 2 velja od [5 let po objavi]		Faza 3 velja od [7 let po objavi]	
		splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *
<i>M</i>	vozila za prevoz potnikov						
<i>M<sub>1</sub></i>	št. sedežev < 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M<sub>1</sub></i>	št. sedežev < 9; indeks razmerja moči in mase > 150 kW/tono	71	71	69	69	69	69
<i>M<sub>2</sub></i>	št. sedežev > 9; masa < 2 toni	72	72	70	70	70	70
<i>M<sub>2</sub></i>	št. sedežev > 9; 2 toni < masa < 3,5 tone	73	74	71	72	71	72
<i>M<sub>2</sub></i>	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa ≤ 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M<sub>2</sub></i>	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa ≤ 5 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	76	78	74	76	74	76
<i>M<sub>3</sub></i>	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>M<sub>3</sub></i>	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	vozila za prevoz blaga						
<i>N<sub>1</sub></i>	masa ≤ 2 toni	71	71	69	69	69	69
<i>N<sub>1</sub></i>	2 toni < masa ≤ 3,5 tone	72	73	70	71	70	71
<i>N<sub>2</sub></i>	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; nazivna moč motorja < 75 kW	74	75	72	73	72	73
<i>N<sub>2</sub></i>	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; 75 ≤ nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>N<sub>2</sub></i>	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N<sub>3</sub></i>	masa > 12 ton; 75 ≤ nazivna moč motorja < 150 kW	77	78	75	76	75	76

$N_3$	<i>masa &gt; 12 ton; nazivna moč motorja &gt; 150 kW</i>	80	82	78	80	78	80
*	<i>Povečane mejne vrednosti veljajo le, če je vozilo v skladu z zadevno opredelitvijo terenskih vozil iz točke 4 oddelka A Priloge II k Direktivi EU 2007/46/ES.</i>						
**	<i>Za vozila M1 povečane mejne vrednosti za terenska vozila veljajo samo, če je najvišja odobrena masa &gt; 2 toni.</i>						

*Predlog spremembe*

### **Priloga III** **Mejne vrednosti,**

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II *in zaokrožena na najbližje celo število, kadar je r manjši od 0,5, in zaokrožen na najbližje število, če je r enak ali večji od 0,5*, ne sme presegati naslednjih vrednosti:

<i>Kategorija vozila</i>	<i>Opis kategorije vozila</i>	<i>Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil izražene v dB(A) [(decibelih (A))]</i>	<i>Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil in za registracijo, prodajo in začetek uporabe novih vozil izražene v dB(A) [(decibelih (A))]</i>
		<i>Faza 1 velja od [6 let po objavi]</i>	<i>Faza 2 velja od [8 let po objavi]</i>
<b>M</b>	<b>vozila za prevoz potnikov</b>		
<b>M<sub>1</sub></b>	<i>št. sedežev ≤ 9; ≤ 125 kW/tono</i>	68	68
	<i>št. sedežev ≤ 9; 125kW/tono &lt; indeks razmerja moči in mase ≤ 150kW/tono</i>	69	69
	<i>št. sedežev ≤ 9; indeks razmerja moči in mase &gt; 150 kW/tono</i>	71	71
<b>M<sub>2</sub></b>	<i>št. sedežev &gt; 9; masa ≤ 2,5 tone</i>	69	69
	<i>št. sedežev &gt; 9; 2,5 tone &lt; masa &lt; 3,5 tone</i>	71	71
	<i>št. sedežev &gt; 9; 3,5 tone &lt; masa &lt; 5 ton;</i>	72	72
<b>M<sub>3</sub></b>	<i>št. sedežev &gt; 9; masa &gt; 5 ton; nazivna moč motorja ≤ 180 kW</i>	73	73
	<i>št. sedežev &gt; 9; masa &gt; 5 ton; 180 kW &lt; nazivna moč motorja ≤ 250kW</i>	75	75
	<i>št. sedežev &gt; 9; masa &gt; 5 ton; nazivna moč motorja</i>	76	76

	> 250kW		
N	vozila za prevoz blaga		
N <sub>1</sub>	masa < 2,5 tone	69	69
	2,5 tone < masa < 3,5 tone	70	70
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	72	72
	3,5 tone < masa ≤ 12 ton nazivna moč motorja > 150 kW	75	75
N <sub>3</sub>	masa > 12 ton; nazivna moč motorja ≤ 180 kW	75	75
	masa > 12 ton; 180 kW < nazivna moč motorja ≤ 250kW	77	77
	masa > 12 ton; nazivna moč motorja > 250 kW	79	79
*	<i>Mejne vrednosti se povečajo za 1dB za vozila, ki ustrezajo zadevni opredelitvi terenskih vozil iz točke 4 oddelka A Priloge II k Direktivi EU 2007/46/ES.</i>		

## Predlog spremembe 52

### Predlog uredbe

#### Priloga VI – točka 3 – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Izbrano mora biti eno vozilo, za katerega se izvedejo preskusi iz točke 2. Če rezultati preskusa izpolnjujejo zahteve glede skladnosti proizvodnje iz Priloge X Direktive 2007/46/ES, se za vozilo šteje, da je v skladu z zahtevami glede skladnosti proizvodnje.

*Predlog spremembe*

Izbrano mora biti eno vozilo, za katerega se izvedejo preskusi iz točke 2. Če rezultati preskusa izpolnjujejo zahteve glede skladnosti proizvodnje iz Priloge X Direktive 2007/46/ES, se za vozilo šteje, da je v skladu z zahtevami glede skladnosti proizvodnje. **Veljavne zahteve glede skladnosti proizvodnje so mejne vrednosti, določene v Prilogi III, z dodatnim odstopanjem 1 dB(A).**

*Obrazložitev*

*Skladno z drugimi uredbami, kot je Uredba 661/2009, in specifikacijami v sedanji zakonodaji je za preverjanje skladnosti proizvodnje predvideno dodatno odstopanje +1 dB.*

## Predlog spremembe 53

### Predlog uredbe

#### Priloga VII – točka 1 – opomba 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

<sup>1/</sup> *ISO10844:1994.*

*Predlog spremembe*

<sup>1/</sup> *Prvih pet let po začetku veljavnosti te uredbe lahko proizvajalci uporabljajo preskusne proge, certificirane v skladu s standardom ISO 10844:1994 ali standardom ISO 10844:2011. Po tem datumu proizvajalci uporabljajo le preskusne proge, ki so v skladu s standardom ISO 10844:2011.*

#### *Obrazložitev*

*Standard ISO 10844:1994 je bil marca 2011 posodobljen v novi standard ISO 10844:2011. Vendar novo besedilo še ni bilo uvedeno v vse pravilnike UN/ECE v zvezi s preskusnimi objekti za vozila in pnevmatike. Zato je treba določiti prehodno obdobje med obema standardoma, da se proizvajalcem omogoči popolna obnova preskusne proge, če je ta potrebna, komisiji UN/ECE pa uvedba sklica na novi standard v njenih pravilnikih.*

## Predlog spremembe 54

### Predlog uredbe

#### Priloga VII – točka 3.2.2 – odstavek 2 – uvodni del

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Poleg zahtev iz *točk 1 do 3.2.2 morajo* biti izpolnjene naslednje zahteve:

*Predlog spremembe*

Poleg zahtev iz *točk 1 do 3.2.1.4 morajo* biti izpolnjene naslednje zahteve *standarda ISO 10844:2011 ali mora biti zagotovljen sklic na standard ISO 10844:1994 za petletno prehodno obdobje:*

#### *Obrazložitev*

*Ta zahteva mora biti v skladu z odstavkom 1 Priloge VII te uredbe in delu Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE). Zahteve iz tega odstavka od točk (a) do (g) so vzete iz standarda ISO 10844:2011. Vendar ta standard še ni vključen v noben pravilnik komisije UN/ECE. Zato je treba vključiti tudi sklic na prejšnjo različico standarda ISO 10844:1994 za petletno prehodno obdobje, da se komisiji UN/ECE omogoči spremembo lastnih pravilnikov, preskusnim objektom pa uvedbo sprememb, ki jih zahteva različica tega standarda iz leta 2011.*

## **Predlog spremembe 55**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga VII – točka 4.3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

4.3. Za namen tega standarda se globina strukture meri na najmanj 10 mestih, enakomerno razporejenih vzdolž kolesnic na preskusni poti, povprečna vrednost pa se primerja s predpisano najmanjšo globino strukture. Za opis postopka glej standard **ISO 10844:1994**.

*Predlog spremembe*

4.3. Za namen tega standarda se globina strukture meri na najmanj 10 mestih, enakomerno razporejenih vzdolž kolesnic na preskusni poti, povprečna vrednost pa se primerja s predpisano najmanjšo globino strukture. Za opis postopka glej standard **ISO 10844:2011**.

*Obrazložitev*

*Uredba mora biti v skladu z veljavnimi standardi ISO.*

## **Predlog spremembe 56**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga VIII – točka 2.3– 4 vrstica „Pospešek vozila“**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Pospešek vozila awot ASEP: awot  
 $\leq 5,0 \text{ m/s}^2$

*Predlog spremembe*

Pospešek vozila awot ASEP: awot  
 $\leq 4,0 \text{ m/s}^2$

*Obrazložitev*

*Pospešek, ki se zahteva v preskusu ASEP, kot je določen v predlogu Komisije, ni reprezentativen za vozne razmere v mestu. Poleg tega preskus postane vse bolj zapleten in ga je težko dosledno ponavljati pri večjih pospeških. Podatkovni niz, uporabljen za preskus ASEP, ne izhaja iz podatkov metode B. Dejansko metoda B in preskus ASEP nista povezana, zato spremembe metode B ni treba upoštevati v preskusu ASEP. Poleg tega ni bila opravljena popolna ocena učinka za upoštevanje spremembe s 4,0 na 5,0 m/s<sup>2</sup>.*

## **Predlog spremembe 57**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga VIII – točka 2.4 – odstavek 2a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***Da bo preskus ASEP reprezentativen in ponovljiv (za homologacijski organ), se vozila preskušajo na podlagi proizvajalčeve kalibracije menjalnika.***

*Obrazložitev*

*Preskušanje na podlagi proizvajalčeve kalibracije menjalnika je nujno iz naslednjih razlogov: ker se menjalnik uporablja zunaj njegovih „običajnih“ parametrov, je potrebna kalibracija za „blokiranje“ izbranih prestav med preskusom ASEP. V zvezi s tem ni posebne kalibracije za serijske avtomobile, zato skladnosti proizvodnje ni mogoče doseči. Nelinearni pospeški: blokiranje menjalnika v visoki prestavi in močan pospešek iz nizkih vrtljajev lahko povzroči nenadno nestabilnost motornih vrtljajev. Razlog je zdrs pretvornika vrtilnega momenta pri nizki motornih vrtljajih.*

## **Predlog spremembe 58**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga IX – del A – točka 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Sistem vozila za zvočno opozarjanje (AVAS) je ***naprava***, ki ***oddaja zvočni signal ter je namenjena opozarjanju pešcev in ranljivih udeležencev*** v prometu.

Sistem vozila za zvočno opozarjanje (AVAS) je ***sistem za hibridna električna in električna cestna vozila***, ki ***pešče in ranljive udeležence*** v prometu ***opozarja na delovanje vozila.***

*Obrazložitev*

*Opredelitev sistema AVAS v Prilogi IX bi morala biti v skladu z opredelitvijo iz člena 3(21).*

## **Predlog spremembe 59**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga IX – del A – točka 4 – točka a**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(a) Zvočni signal, ki ga oddaja sistem AVAS, mora biti neprekinjen zvočni signal, ki pešcem in ranljivim udeležencem v cestnem prometu zagotavlja informacije

(a) Zvočni signal, ki ga oddaja sistem AVAS, mora biti neprekinjen zvočni signal, ki pešcem in ranljivim udeležencem v cestnem prometu zagotavlja informacije

o delovanju vozila.

o delovanju vozila. **Zvočni signal mora jasno nakazovati obnašanje vozila in mora biti podoben zvočnemu signalu vozila iste kategorije, ki ima motor z notranjim izgorevanjem.**

**Naslednje vrste zvočnega signala in tem podobne vrste zvočnega signala niso sprejemljive:**

**(i) sirena, hupa, zvonjenje in zvočni signali, ki jih oddajajo intervencijska vozila;**

**(ii) alarmni signali, npr. za požar, tatvino, ogenj;**

**(iii) prekinjajoč zvočni signal.**

**Izogibati se je treba naslednjim ali podobnim vrstam zvočnega signala:**

**(iv) melodičnim zvokom, zvokom živali in žuželk;**

**(v) zvokom, ki ovirajo pravilno identifikacijo vozila in/ali njegovega delovanja (npr. pospeševanje, zmanjševanje hitrosti itd.).**

#### Obrazložitev

Naštevanje različnih vrst zvočnih signalov, ki za uporabo v sistemu AVAS niso sprejemljivi, bi bilo bolje nadomestiti z jasnim opisom značilnosti zvočnih signalov, ki pa so sprejemljivi.

### Predlog spremembe 60

#### Predlog uredbe

#### Priloga IX – del A – točka 4 – točki b in c

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	
<b><u>Priloga IX</u></b>	
(b)	Zvočni signal, ki ga oddaja sistem AVAS, <b>mora</b> jasno nakazovati obnašanje vozila, na primer, s pomočjo samodejnega nihanja jakosti zvočnega signala ali značilnosti sinhronizacije s hitrostjo vozila
(c)	Jakost zvočnega signala, ki ga oddaja sistem AVAS, ne <b>sme</b> presegati približne jakosti hrupa podobnega vozila iste kategorije, ki ima motor z notranjim izgorevanjem in deluje pod enakimi pogoji. Okoljski vidiki: Pri razvoju sistema AVAS je treba upoštevati vpliv hrupa na celotno skupnost.



*Predlog spremembe*

<b><u>Priloga IX</u></b>	
(b)	Zvočni signal, ki ga oddaja sistem AVAS, <b><i>mora</i></b> jasno nakazovati obnašanje <b><i>in smer vožnje</i></b> , na primer, s pomočjo samodejnega nihanja jakosti zvočnega signala ali značilnosti sinhronizacije s hitrostjo vozila
(c)	Jakost zvočnega signala, ki ga oddaja sistem AVAS, ne <b><i>sme</i></b> presegati približne jakosti hrupa podobnega vozila iste kategorije, ki ima motor z notranjim izgorevanjem in deluje pod enakimi pogoji. Okoljski vidiki: Pri razvoju sistema AVAS je treba upoštevati vpliv hrupa na celotno skupnost.

## OBRAZLOŽITEV

Glavni cilj predloga Komisije za uredbo o ravni hrupa motornih vozil je varovanje zdravja ljudi in okolja z ukrepi za zmanjšanje ravni hrupa motornih vozil.

Predlog bi uvedel novo preskusno metodo za merjenje ravni hrupa motornih vozil in nove mejne vrednosti hrupa za različne kategorije lahkih, srednjih in težkih vozil.

Poročevalec podpira splošno usmeritev predloga Komisije kot pomembnega koraka v boju proti učinkom emisij hrupa motornih vozil za zdravje ljudi in okolje. Kljub temu meni, da bi bilo v predlog Komisije koristno vključiti številne dodatke in tehnične prilagoditve, zlasti za spodbujanje proizvodnje in nakupa vozil z nižjimi ravnmi hrupa. Priznava tudi, da so viri hrupa motornih vozil številni, vključno z motorjem, pnevmatikami, cestiščem in aerodinamičnim hrupom.

Sedanji predlog Komisije ne poudarja dovolj zagotavljanja informacij o ravni hrupa motornih vozil potrošnikom. Poročevalec bi podprl uvedbo sheme označevanja za emisije hrupa vozil, da bi se spodbudila uporaba nizkohrupnih vozil in potrošnikom omogočilo ozaveščeno odločanje pred nakupom vozila.

Tudi kakovost cestišč ima velik vpliv na emisije kotalnega hrupa vozil. Poročevalec meni, da bi bilo predlog Komisije mogoče izboljšati z uvedbo sistema za razvrščanje cest, ki bi državam članicam in njihovim nacionalnim in lokalnim organom omogočil bolj učinkovito spremljanje in ocenjevanje kakovosti cestišč z namenom zmanjšanja vpliva na splošne ravni hrupa.

Poročevalec bi predlagal tudi številne spremembe tehničnih zahtev za postopke za merjenje ravni hrupa motornih vozil in določb o mejnih vrednostih, da bi se predlog uskladil z najnovejšimi tehničnimi dosežki na področju postopkov za preskušanje in izboljšala splošna izvedljivost zahtev. To bi bile med drugim spremembe določb o globini profila pnevmatik in spremembe pospeška, kar zadeva pogoje za izbiro prestavnih razmerij. Poročevalec predlaga tudi nekatere spremembe kategorizacij vozil glede uporabe mejnih vrednosti hrupa.

Poročevalec nazadnje meni, da je določitev mejnih vrednosti (in datumov, na katere te vrednosti začnejo veljati) za kategorije vozil iz Priloge III k predlogu Komisije bistveni del uredbe, ki ga morata določiti sozakonodajalca. Zato ne more podpreti predloga, naj se na Komisijo prenesejo pooblastila za spremembo teh vidikov uredbe z delegiranimi akti, in predlaga, da se vse prihodnje spremembe izvedejo s soodločanjem v rednem zakonodajnem postopku.

25.6.2012

## **MNENJE ODBORA ZA NOTRANJI TRG IN VARSTVO POTROŠNIKOV**

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o ravni hrupa motornih vozil  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Pripravljalnica mnenja: Anja Weisgerber

### **KRATKA OBRAZLOŽITEV**

Motorizirani prevoz je eden glavnih virov zvočnega onesnaženja. Trajna izpostavljenost visokim ravnam hrupa naj bi povečevala število bolezni srca in ožilja, oslabitev kognitivnih funkcij, motnje spanja in tinitus. Pripravljalnica mnenja odločno zagovarja cilj predloga uredbe o zmanjšanju okoljskega hrupa z znižanjem mejnih vrednosti hrupa in z uvedbo novih in izpopolnjenih preskusnih metod za merjenje emisij hrupa, vendar morajo biti te mejne vrednosti ambiciozno zastavljene in obenem tehnično izvedljive. Pri tem je treba upoštevati, da se hrup meri po logaritemski skali in da zmanjšanje za 3 decibele (dB) pomeni 50-odstotno zmanjšanje hrupa.

Zahteve za homologacijo vozil med drugim obstajajo tudi za emisije CO<sub>2</sub> in onesnaževala (standarda Euro 5/6 in Euro VI). Ukrepi, sprejeti za izpolnjevanje teh zahtev glede emisij, so deloma v nasprotju z ukrepi za zmanjšanje hrupa vozil. Slednji bi lahko na primer povečali maso vozila, kar bi pomenilo višje emisije CO<sub>2</sub>. Z različnimi homologacijskimi zahtevami EU bi morali skrbno vzpostaviti ravnovesje med temi cilji in uporabiti splošen pristop pri nadaljnjih prizadevanjih za tišja, varnejša in okolju prijaznejša vozila. Poleg tega se zaradi ukrepov za zmanjšanje ravni hrupa vozila ne bi smela zmanjšati varnost v cestnem prometu. Posebne tihe vozne površine lahko na primer bistveno zmanjšajo kotalni hrup pnevmatik, vendar podaljšajo zavorno razdaljo. Poleg mejnih vrednosti hrupa za vozila pripravljavka mnenja poudarja, da je pomembno upoštevati druge vire okoljskega hrupa, kot so vozna površina, upravljanje prometa ali vedenje voznikov.

Sicer odločno podpira cilj predlagane uredbe, za njegovo lažjo uresničitev pa predlaga nekaj sprememb. Da bi povečali koristi za zdravje in okrepili pravno varnost, bi bilo treba določiti dolgoročne mejne vrednosti hrupa. Prav tako so nujne prilagoditve v zvezi s kategorijami vozil. Sedanja zakonodaja o emisijah hrupa vozil daje različne mejne vrednosti za različne kategorije in podkategorije vozil. Ti podrazredi so bili določeni leta 1970 in se od leta 1985 niso spremenili. Zaradi tega pripravljavka mnenja predlaga, da bi podkategorije posodobili in sistem za klasifikacijo vozil prilagodili najnovejšim tehničnim standardom. Te prilagoditve bi

omogočile opredelitev ambicioznih mejnih vrednosti hrupa ter čim večje skupno zmanjšanje hrupa. Nadaljnje razlikovanje kategorij vozil bi omogočilo določitev ambicioznejših mejnih vrednosti hrupa za vozila z manjšo močjo motorja in bolj realnih mejnih vrednosti hrupa za vozila z večjo močjo motorja. Nove dolgoročne mejne vrednosti hrupa narekujejo popolnoma novo zasnovo prav vseh vozil.

Pripravljalca mnenja tudi meni, da bi morala uredba odražati razlike v razvoju in proizvodnji osebnih in tovornih vozil. Te razlike bi morale biti razvidne iz različnega časovnega zaporeda posameznih faz, za katere se uporabljajo mejne vrednosti hrupa. V skladu s tem pripravljalca mnenja predlaga različne faze za osebna in gospodarska vozila.

Poglavitni del odgovorne potrošniške politike je preglednost, za kar se odbor IMCO že zelo dolgo zavzema. Zagotovitev jasnih in preglednih informacij o emisijah hrupa za vsako vozilo bo potrošnikom omogočila, da se bodo za nakup odločali na podlagi ravni teh emisij. Iste informacije bodo javnim organom omogočile oblikovanje ustreznih pobud, s katerimi bodo spodbudili izbiro tišjih vozil, npr. z določitvijo standardov naročanja za avtobusne vozne parke in z zagotovitvijo, da bodo imela ob določenem delu dneva do nekaterih občutljivih stanovanjskih naselij prednostni dostop samo najtišja dostavna vozila. Za emisije CO<sub>2</sub>, porabo goriva in hrup pnevmatik že obstajajo oznake, zdaj pa bi bilo treba podobno oznako uvesti tudi za raven hrupa vozil.

Za električna in hibridna vozila bi morali v direktivi določiti tehnične standarde, in sicer z uvedbo zahtev glede minimalne ravni hrupa teh vozil. Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) je ustanovila delovno skupino za minimalne ravni hrupa tihih vozil, ki obravnava možnost uskladitve zahtev za zvočne sisteme bližajočega se vozila (AVAS).

## **PREDLOGI SPREMEMB**

Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

### **Predlog spremembe 1**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(1a) Zahteve EU za homologacijo med drugim obstajajo za emisije CO<sub>2</sub> (Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil<sup>1</sup> in Uredba***

*(EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil<sup>2</sup>) in za emisije onesnaževal (Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil<sup>3</sup> ter Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil<sup>4</sup>). Tehnične zahteve glede mejnih vrednosti za emisije CO<sub>2</sub> in onesnaževal ne smejo biti v nasprotju z zahtevami za zmanjšanje emisij hrupa. Pri zahtevah EU za homologacijo bi torej morali doseči ravnovesje med različnimi cilji.*

---

<sup>1</sup> UL L 140, 5.6.2009, str. 1.

<sup>2</sup> UL L 145, 31.5.2011, str. 1.

<sup>3</sup> UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

<sup>4</sup> UL L 188, 18.7.2009, str. 1.

#### Obrazložitev

*Tehnični ukrepi za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> vključujejo ukrepe za zmanjšanje mase vozila, medtem ko ukrepi za zmanjšanje hrupa v obliki zvočne izolacije to maso ponavadi povečajo, višje pa so tudi emisije CO<sub>2</sub>. Poleg tega zvočna izolacija zmanjšuje hrup, poveča pa tveganje samovžiga motorja.*

#### **Predlog spremembe 2**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(1a) Od približno 500 milijonov državljanov in državljanek Evropske unije jih ima vozniško dovoljenje približno 300 milijonov. Evropska unija ima 22 % vseh registriranih vozil na svetu, proizvede pa 25 % vseh svetovnih vozil. Evropska avtomobilska industrija vsako leto proizvede 17 milijonov novih vozil, to število pa se nenehno povečuje.***

### **Predlog spremembe 3**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(8a) Tehnični ukrepi za zmanjšanje hrupa vozil morajo izpolniti nekaj skoraj enako pomembnih zahtev, kot so zahteve za zmanjšanje hrupa in emisije onesnaževal ter izboljšanje varnosti, pri čemer mora biti vozilo čim cenejše in učinkovitejše. Avtomobilska industrija želi v enaki meri izpolniti vse zahteve in ohraniti ravnovesje med njimi, vendar pri tem pogosto naleti na meje fizično izvedljivega. Avtomobilskemu razvoju vedno znova uspe uresničiti te meje z uporabo novejših in inovativnih materialov in metod. Za nadaljevanje inovacij bi morala zakonodaja določiti jasen in časovno omejen okvir. Ta okvir je določen ravno v tej uredbi, ki spodbuja takojšnji družbeno pogojen zagon inovacij, pri čemer je industriji svobodno prepuščeno potrebno ekonomsko ukrepanje.***

### **Predlog spremembe 4**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(8b) Onesnaženje s hrupom je predvsem lokalni problem, ki pa potrebuje rešitev na ravni vse Unije. Prvi korak vsake trajnostne politike na področju emisij hrupa mora namreč biti oblikovanje ukrepov, ki bodo osredotočeni na vire hrupa. Vozila kot viri hrupa, kar obravnava ta uredba, so že sama po sebi premična, tako da jih ne moremo ustrezno obravnavati zgolj z nacionalnimi ukrepi.***

## **Predlog spremembe 5**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 9 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(9a) Zagotavljanje informacij o emisijah hrupa potrošnikom, upravljavcem voznih parkov in javnim organom lahko vpliva na odločanje o nakupu in ter pospeši prehod na tišji vozni park. Da bi proizvajalec potrošnikom nudil potrebne informacije, bi moral na prodajnih mestih in v tehničnem promocijskem gradivu zagotoviti informacije o ravni hrupa vozil v skladu z usklajenimi preskusnimi metodami. O emisijah hrupa vozila bi morala potrošnike obveščati oznaka, primerljiva z oznakami, ki dajejo informacije o emisijah CO<sub>2</sub>, porabi goriva in hrupu pnevmatik.***

#### *Obrazložitev*

*Doslej ni bilo mogoče poznati ravni hrupa vozila. V Uredbi št. 1222/2009 o označevanju pnevmatik pa se tovrstne informacije za pnevmatike zahtevajo na prodajnih mestih in v promocijskem gradivu. Da bi spodbujali tiha vozila in da bi se lahko potrošniki ozaveščeno odločali o nakupu, bi moral biti proizvajalec dolžan razkriti raven hrupa vozila. Nacionalni in občinski javni organi imajo osrednjo vlogo kot veliki odjemalci vozil, zlasti vozil javnega prometa in občinskih vozil, in so odgovorni za izvajanje Direktive 2002/49/ES, katere cilj je zmanjšati okoljski hrup v mestih in ob glavni prometni infrastrukturi.*

## **Predlog spremembe 6**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 9 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(9a) Pri osebnih vozilih pri vožnji s povprečno hitrostjo do 45 km/h prevladuje hrup motorja in izpušnega sistema, pri hitrejši vožnji pa prevlada hrup pnevmatik in vetra. Ta nastaneta neodvisno od vrste in moči motorja. Z razvojem vozil od 70-ih let prejšnjega stoletja so postali motorji bistveno tišji, vendar sta se v povprečju povečali njihova zmogljivost in masa. Zaradi tega in zaradi večje varnosti vozila se je povečala skupna teža vozila, saj je bilo treba za večjo stabilnost pri vožnji povečati stično površino pnevmatik s cestiščem. S povečevanjem te površine se povečuje tudi hrup pnevmatik.*

## **Predlog spremembe 7**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 12 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(12a) Možnosti za zmanjšanje hrupa pri viru, kar je namen te uredbe, so sorazmerno manjše kot možnosti za spremembe v zgradbi vozniških površin, s katerimi so pnevmatike v stiku. Slednje bi bilo tehnično bistveno lažje doseči. Z vrstami asfalta, ki so že na voljo, kot so tihi asfalt oziroma asfalti, ki omogočajo nižjo ali optimalno raven hrupa, bi lahko na lokalni ravni že zdaj dosegli zmanjšanje hrupa za okoli 10 dB, če bi jih povezali v celosten pristop, ki bi združeval več preprostih gradbenih ukrepov. Ta učinkovita pobuda za lokalne vire hrupa ni zajeta v tej uredbi, saj bi to bistveno obremenilo izvajanje državnega proračuna, zlasti za lokalne organe. To bi*



***v času gospodarske krize težko upravičili  
in bi posegali v področje regionalne in  
strukturne politike.***

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 21 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(21a) „prodajno mesto“ pomeni kraj, kjer  
se vozila prodajajo potrošnikom.***

#### *Obrazložitev*

*Da bi imeli potrošniki, ki se odločajo o nakupu vozila, dostop do relevantnih informacij, bi morale biti informacije o hrupu široko dostopne. (Predlog usklajen s členom 3 Uredbe št. 1222/2009 o označevanju pnevmatik, vključno z emisijami hrupa.)*

## **Predlog spremembe 9**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 21 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(21b) „tehnično promocijsko gradivo“  
pomeni tehnična navodila za uporabo,  
brošure in kataloge (v tiskani, elektronski  
ali spletni obliki) ter spletna mesta, ki se  
uporabljajo za trženje vozil uporabnikom.***

#### *Obrazložitev*

*Da bi potrošniki, ki se odločajo o nakupu vozila, imeli dostop do pomembnih informacij, bi morale biti informacije o hrupu široko dostopne. (Predlog usklajen s členom 3 Uredbe št. 1222/2009 o označevanju pnevmatik, vključno z emisijami hrupa.)*

## **Predlog spremembe 10**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 6 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presegati vrednosti, določenih v Prilogi III.

*Predlog spremembe*

***Pri preskusnih pogojih iz Priloge II se upoštevajo običajni pogoji cestnega prometa ter preskusne zahteve drugih bistvenih delov vozila, ki so že zajete v Uredbi (ES) št. 661/2009. Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presegati vrednosti, določenih v Prilogi III.***

*Obrazložitev*

*V skladu z načeli boljše zakonodaje je bistveno zagotoviti, da preskusni pogoji te uredbe ne bodo neugodno vplivali na proizvajalce, ki so že sprejeli pomembne ukrepe za zmanjšanje emisij hrupa, zlasti v industriji pnevmatik. V zvezi s tem je treba poudariti natančnost preskusnih pogojev, kot pogoj za potrjevanje mejnih vrednosti, določenih v Prilogi III pa je treba navesti običajne pogoje cestnega prometa.*

## **Predlog spremembe 11**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 8 – odstavek 1 – pododstavka 1 a in 1 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***Vozila samodejno izpolnjujejo zahteve iz Priloge X, če proizvajalec vozila homologacijskemu organu predloži tehnične dokumente, ki dokazujejo, da je razlika med najvišjo in najnižjo vrtilno frekvenco motorja pri BB'17 pri katerem koli pogoju preskusa v območju delovanja dodatnih določb za emisije hrupa, ki je opredeljena v točki 3.3 Priloge VIII, glede na pogoje iz Priloge II, manjša ali enaka 0,15 x S.***

***Vozila kategorije N1 so izvzeta iz dodatnih določb za emisije hrupa, če je izpolnjen kateri od naslednjih pogojev:***

***(a) Prostornina motorja  $\leq 660$  ccm in razmerje moči in mase (PMR), izračunano z uporabo najvišje odobrene mase vozila,  $\leq 35$ ;***

**(b) Nosilnost  $\geq 850$  kg in razmerje moči in mase (PMR), izračunano z uporabo najvišje odobrene mase vozila,  $\leq 40$ .**

#### Obrazložitev

*Ta predlog spremembe uvaja sorazmerne zahteve za mala in srednja podjetja, ki izvajajo nadgradnje. Poleg tega je standard ASEP UNICE prilagojen obnašanju običajnih vozil kategorije M1, pristojna skupina izvedencev pa je priporočila izključitev drugih kategorij. Določbe ASEP (dodatne določbe za emisije hrupa) naj bi preprečile nepričakovane emisije hrupa, ki niso povezane z rezultati homologacijskih preskusov. Ker se to pri dostavnih vozilih NI ni nikoli upoštevalo, želimo s tem predlogom zagotoviti, da bodo izključena iz posebnega preskušanja ASEP.*

### **Predlog spremembe 12**

#### **Predlog uredbe Člen 8 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Člen 8 a (novo)**

##### **Obveščanje**

***Proizvajalci vozil in distributerji zagotovijo, da je na prodajnih mestih in v tehničnem promocijskem gradivu raven hrupa v decibelih (dB(A)) za vsako vozilo v skladu z usklajenimi homologacijskimi preskusnimi metodami prikazana na vidnem mestu.***

***Komisija najkasneje leto dni po začetku veljavnosti te uredbe Parlamentu in Svetu predloži predlog za obveščanje potrošnikov.***

***Obveščanje potrošnikov je mogoče vključiti v Direktivo 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO<sub>2</sub>, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil<sup>1</sup>. Za emisije hrupa se uporabi enaka metoda prikaza kot za emisije CO<sub>2</sub>.***

---

<sup>1</sup> UL L 12, 18.01.00, str. 16.

## Obrazložitev

Doslej potrošnik ni mogel poznati ravni hrupa vozila. Da bi spodbujali tiha vozila in da bi se lahko potrošniki ozaveščeno odločali o nakupu, bi morala biti proizvajalec in distributer dolžna razkriti raven hrupa vozila.

### Predlog spremembe 13

#### Predlog uredbe

##### Člen 9 – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Če se proizvajalci odločijo za **vgradnjo** sistema AVAS v vozila, morajo biti **izpolnjene** zahteve iz Priloge X.

*Predlog spremembe*

Če se proizvajalci odločijo za **namestitev** sistema AVAS v **vozilu, zagotovijo, da je zvok, ki ga oddaja ta sistem, neprekinjen zvočni signal, ki pešce in ranljive udeležence v cestnem prometu opozarja na delovanje vozila. Zvočni signal mora jasno nakazovati obnašanje vozila in ne sme presežati približne jakosti hrupa podobnega vozila iste kategorije, ki ima motor z notranjim izgorevanjem in deluje pod enakimi pogoji, izpolnjene pa morajo biti tudi** zahteve iz Priloge X.

## Obrazložitev

Glavne zahteve za sistem AVAS bi morale biti navedene v ustreznem členu, ne pa zgolj v prilogi. Če bi delovna skupina Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) sprejela pravilnik s svetovno usklajenimi standardi za sistem AVAS, bi bilo treba zahteve EU ustrezno spremeniti.

### Predlog spremembe 14

#### Predlog uredbe

##### Člen 9 – odstavek 1 a (novo)

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**Če delovna skupina Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo za minimalne ravni hrupa tihih vozil sprejme pravilnik o tem, Komisija oceni možnost, da se tehnične zahteve iz Priloge X nadomestijo z neposrednim sklicevanjem na ustrezne zahteve iz tega pravilnika ter**

***po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predlog za spremembo Priloge X.***

*Obrazložitev*

*Glavne zahteve za sistem AVAS bi morale biti navedene v ustreznem členu, ne pa zgolj v prilogi. Če bi delovna skupina Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) sprejela pravilnik s svetovno usklajenimi standardi za sistem AVAS, bi bilo treba zahteve EU ustrezno spremeniti.*

**Predlog spremembe 15**

**Predlog uredbe**

**Člen 10 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo **Priloge I do XI** se prenese na Komisijo.

*Predlog spremembe*

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo **Prilog od I do II ter od IV do X**.

*Obrazložitev*

*V skladu s členom 290 PDEU se lahko na Komisijo prenese samo pooblastilo za sprejemanje nebitvenih elementov zakonodajnih aktov, medtem ko je treba za bistvene dele uporabiti zakonodajni akt. Določbe iz Priloge III, tj. o mejnih vrednostih hrupa in primernem času (fazah), so bistveni elementi predloga in so zato v pristojnosti sozakonodajalca.*

**Predlog spremembe 16**

**Predlog uredbe**

**Člen 10 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Ko bodo mejne vrednosti v zvezi s preskusno metodo določene v Pravilniku UN/ECE št. 51, bo Komisija **preučila** možnost nadomestitve tehničnih zahtev iz Priloge III z neposrednim sklicem na ustrezne zahteve iz pravilnikov UN/ECE št. 51 in št. 59.

*Predlog spremembe*

2. Ko bodo mejne vrednosti v zvezi s preskusno metodo določene v Pravilniku UN/ECE št. 51, bo Komisija **ocenila** možnost nadomestitve tehničnih zahtev iz Priloge III z neposrednim sklicem na ustrezne zahteve iz pravilnikov UN/ECE št. 51 in št. 59 **in po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predložila predlog o spremembi Priloge III**.

## Obrazložitev

V skladu s členom 290 PDEU se lahko na Komisijo prenese samo pooblastilo za sprejemanje nebitvenih elementov zakonodajnih aktov, medtem ko je treba za bistvene dele uporabiti zakonodajni akt. Določbe iz Priloge III, tj. o mejnih vrednostih hrupa in primernem času (fazah), so bistveni elementi predloga in so zato v pristojnosti sozakonodajalca.

### Predlog spremembe 17

#### Predlog uredbe

##### Priloga II – točka 4.1.2.1.4.1 – točka a

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(a) če se z določenim prestavnim razmerjem doseže pospešek v območju dovoljenega odstopanja  $\pm 5\%$  od referenčnega pospeška  $a_{wot\ ref}$ , ki ne presega  $3,0\ m/s^2$ , se preskus opravi s takšnim prestavnim razmerjem;

*Predlog spremembe*

(a) če se z določenim prestavnim razmerjem doseže pospešek v območju dovoljenega odstopanja  $\pm 5\%$  od referenčnega pospeška  $a_{wot\ ref}$ , ki ne presega  $2,0\ m/s^2$ , se preskus opravi s takšnim prestavnim razmerjem;

## Obrazložitev

Da bi posnemali razmere v mestnem prometu, bi moral biti največji pospešek  $2,0\ m/s^2$ .

### Predlog spremembe 18

#### Predlog uredbe

##### Priloga II – točka 4.1.2.1.4.1 – točka b

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(b) če se z nobenim od prestavnih razmerij ne doseže zahtevanega pospeška, se izbereta prestavno razmerje  $i$  za pospešek, ki je večji od referenčnega pospeška, in prestavno razmerje  $i + 1$  za pospešek, ki je manjši od referenčnega pospeška. Če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  ne presega  $3,0\ m/s^2$ , se za preskus uporabita obe prestavni razmerji. Ponderirano razmerje glede na referenčni pospešek  $a_{wot\ ref}$  se izračuna z enačbo:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

*Predlog spremembe*

(b) če se z nobenim od prestavnih razmerij ne doseže zahtevanega pospeška, se izbereta prestavno razmerje  $i$  za pospešek, ki je večji od referenčnega pospeška, in prestavno razmerje  $i + 1$  za pospešek, ki je manjši od referenčnega pospeška. Če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  ne presega  $2,0\ m/s^2$ , se za preskus uporabita obe prestavni razmerji. Ponderirano razmerje glede na referenčni pospešek  $a_{wot\ ref}$  se izračuna z enačbo:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

## Obrazložitev

Da bi posnemali razmere v mestnem prometu, bi moral biti največji pospešek  $2,0 \text{ m/s}^2$ .

### Predlog spremembe 19

#### Predlog uredbe

#### Priloga II – točka 4.1.2.1.4.1 – točka c

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(c) če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  presega  $3,0 \text{ m/s}^2$ , se uporabi prvo prestavno razmerje, s katerim se doseže pospešek pod  $3,0 \text{ m/s}^2$ , razen če prestavno razmerje  $i + 1$  zagotovi pospešek, manjši od  $a_{urban}$ . V tem primeru se uporabita prestavi  $i$  in  $i + 1$ , vključno s prestavo  $i$  s pospeškom, ki presega  $3,0 \text{ m/s}^2$ . V drugih primerih se ne uporabi nobena druga prestava. Pospešek  $a_{wot \text{ test}}$ , dosežen med preskusom, se uporabi za izračun faktorja delne moči  $k_P$  namesto  $a_{wot \text{ ref}}$ ;

*Predlog spremembe*

(c) če vrednost pospeška pri prestavnem razmerju  $i$  presega  $2,0 \text{ m/s}^2$ , se uporabi prvo prestavno razmerje, s katerim se doseže pospešek pod  $2,0 \text{ m/s}^2$ , razen če prestavno razmerje  $i + 1$  zagotovi pospešek, manjši od  $a_{urban}$ . V tem primeru se uporabita prestavi  $i$  in  $i + 1$ , vključno s prestavo  $i$  s pospeškom, ki presega  $2,0 \text{ m/s}^2$ . V drugih primerih se ne uporabi nobena druga prestava. Pospešek  $a_{wot \text{ test}}$ , dosežen med preskusom, se uporabi za izračun faktorja delne moči  $k_P$  namesto  $a_{wot \text{ ref}}$ ;

## Obrazložitev

Da bi posnemali razmere v mestnem prometu, bi moral biti največji pospešek  $2,0 \text{ m/s}^2$ .

### Predlog spremembe 20

#### Predlog uredbe

#### Priloga III

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### Priloga III

Mejne vrednosti

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presegati naslednjih vrednosti:

Kategorija vozila	Opis kategorije vozila	Mejne vrednosti, izražene v dB(A) [(decibelih (A))]		
		Mejne vrednosti za homologacijo	Mejne vrednosti za homologacijo	Mejne vrednosti za registracijo,

		novih tipov vozil		novih tipov vozil		prodajo in začetek uporabe novih vozil	
		Faza 1 velja od [2 let po objavi]		Faza 2 velja od [5 let po objavi]		Faza 3 velja od [7 let po objavi]	
		splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *
<b>M</b>	<b>vozila za prevoz potnikov</b>						
<b>M1</b>	<b>št. sedežev ≤ 9</b>	<b>70</b>	<b>71**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>
M1	št. sedežev ≤ 9; indeks razmerja moči in mase > 150 kW/tono	71	71	69	69	69	69
M2	št. sedežev > 9; masa ≤ 2 toni	72	72	70	70	70	70
M2	št. sedežev > 9; 2 toni < masa ≤ 3,5 tone	73	74	71	72	71	72
M2	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa ≤ 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M2	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa ≤ 5 ton; nazivna moč motorja ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M3	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M3	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
<b>N</b>	<b>vozila za prevoz blaga</b>						
<b>N1</b>	<b>masa ≤ 2 toni</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
<b>N1</b>	<b>2 toni &lt; masa ≤ 3,5 tone</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>71</b>
<b>N2</b>	<b>3,5 tone &lt; masa ≤ 12 ton; nazivna moč motorja &lt; 75 kW</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>73</b>



N2	3,5 tone < masa ≤12 ton; 75 ≤ nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N2	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; nazivna moč motorja ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N3	masa > 12 ton; 75 ≤ nazivna moč motorja < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N3	masa > 12 ton; nazivna moč motorja ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

\* Povečane mejne vrednosti veljajo le, če je vozilo skladno z zadevno opredelitvijo terenskih vozil iz točke 4 oddelka A Priloge II k Direktivi EU 2007/46/ES.

\*\* Za vozila kategorije M1 veljajo povečane mejne vrednosti za terenska vozila samo, če je najvišja odobrena masa > 2 toni.

*Predlog spremembe*

Priloga III

Mejne vrednosti

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presegati naslednjih vrednosti:

Kategorija vozila	Opis kategorije vozila	Mejne vrednosti, izražene v dB(A) [(decibelih (A))]			
		Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil****	Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil****	Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil****	Mejne vrednosti za homologacij o novih tipov vozil* ****
		Faza 1 velja od [2 let po objavi] *****	Faza 2 velja od [6 let po objavi] *****	Faza 3 velja od [10 let po objavi]	Faza 4 velja od

								<i>[14 let po objavi]</i> ***** *
		splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo ***
	<b>Vozila za prevoz potnikov in blaga *****</b>							
M1	št. sedežev < 9; indeks razmerja moči in mase ≤ 120 kW/tono	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M1	št. sedežev ≤ 9; 120 kW/tono < indeks razmerja moči in mase ≤ 160 kW/tono	73	74	72	73	71	72	68
M1	št. sedežev ≤ 9; indeks razmerja moči in mase > 160 kW/tono	75	76	74	75	73	74	70
M1	št. sedežev ≤ 4, vključno z voznikovim; indeks razmerja moči in mase > 200 kW/tono; točka R voznikovega sedeža < 450 mm od tal	77	N/A	76	N/A	76	N/A	76
M2	št. sedežev > 9; masa ≤ 2,5 tone; nazivna moč motorja < 75 kW	71	72	69	70	69	70	68
M2	št. sedežev > 9; masa ≤ 2,5 tone; nazivna	72	73	70	71	70	71	69

	<b>moč motorja ≥ 75 kW</b>							
M2	št. sedežev > 9; <b>2,5 toni &lt; masa ≤ 3,5 tone</b>	74	75	72	73	71	72	70
M2	št. sedežev > 9; <b>masa &gt; 3,5 tone</b>	76	77	73	74	72	73	71
N1	<b>masa ≤ 2,5 toni</b>	72	73	71	72	71	72	69
N1	<b>2,5 toni &lt; masa ≤ 3,5 tone</b>	73	74	73	74	72	73	69
		<i>Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil</i>		<i>Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil</i>		<i>Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil****</i>		<i>Mejne vrednosti za homologacij o novih tipov vozil* ****</i>
		<i>Faza 1 velja od [3 let po objavi]</i>		<i>Faza 2 velja od [8 let po objavi]</i>		<i>Faza 3 velja od [12 let po objavi]</i>		<i>Faza 4 velja od [16 let po objavi] ***** *</i>
		<i>splošno vozilo</i>	<i>terensko vozilo *</i>	<i>splošno vozilo</i>	<i>terensko vozilo *</i>	<i>splošno vozilo</i>	<i>terensko vozilo *</i>	<i>splošno vozilo ***</i>
M3	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja <b>≤ 100 kW</b>	74	75	73	74	72	73	71
M3	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; <b>100 &lt; nazivna moč motorja ≤ 180 kW</b>	76	77	74	75	73	74	72
M3	<b>št. sedežev &gt; 9; masa &gt; 5 ton; 180 &lt; nazivna moč motorja ≤ 250 kW</b>	78	79	78	79	76	77	75

<b>M3</b>	<b>št. sedežev &gt; 9; masa &gt; 5 ton; nazivna moč motorja &gt; 250 kW</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>77</b>
N2	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; nazivna moč motorja < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71
N2	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; 75 ≤ nazivna moč motorja < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N2	3,5 tone < masa ≤ 12 ton; <b>150 kW ≤ nazivna moč motorja</b>	<b>78</b>	79	77	<b>78</b>	77	<b>78</b>	74
N3	masa > 12 ton; nazivna moč motorja < <b>100 kW</b>	<b>76</b>	77	75	76	75	76	72
N3	masa > 12 ton; <b>100 ≤ nazivna moč motorja</b> < 150 kW	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	77	78	75
<b>N3</b>	<b>masa &gt; 12 ton; 150 ≤ nazivna moč motorja &lt; 250 kW</b>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>80</b>	77
<b>N3</b>	<b>masa &gt; 12 ton; nazivna moč motorja ≥ 250 kW</b>	<b>82</b>	<b>83</b>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>79</b>

- \* Povečane mejne vrednosti veljajo le, če je vozilo skladno z zadevno opredelitvijo terenskih vozil iz točke 4 oddelka A Priloge II k Direktivi EU 2007/46/ES.
- \*\* Za vozila M1 veljajo povečane mejne vrednosti za terenska vozila samo, če je najvišja odobrena masa > 2 toni.
- \*\*\* **Splošne mejne vrednosti za terenska vozila se povečajo za + 1 dB(A)**
- \*\*\*\* **Prehodno obdobje za prvo registracijo novih vozil: 2 leti po začetku veljavnosti, razen za vozila z M1/N1 ≤ 50kW/t in M2 ≤ 75kW, za katera prehodno obdobje velja šele od druge faze naprej.**
- \*\*\*\*\* **Prehodno obdobje za prvo registracijo novih vozil: 3 leta po začetku veljavnosti.**
- \*\*\*\*\* **Ko se uvede faza 3, Komisija izvede podrobno študijo, da oceni fazo 4 glede tehnične**

*izvedljivosti mejnih vrednosti hrupa. Če je ocena pozitivna, se štiri leta po objavi študije Komisije uporabi faza 4.*

\*\*\*\*\* *Vozila za posebne namene M1:*

*pri vozilih, dostopnih z invalidskim vozičkom (kot so opredeljena v odstavku 5.5 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES), in neprebojnih vozilih (kot so opredeljena v Delu A 5.2 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES), je sprememba na ceveh izpušnega sistema dovoljena brez dodatnih preskusov, pod pogojem, da se ohranijo vse originalne naprave za nadzor emisij, vključno s filtrom za delce (če ga imajo). Če je potreben nov preskus, sta dovoljena dodatna 2 dB(A) nad veljavno mejno vrednostjo.*

\*\*\*\*\* *Za vozila, izdelana v majhnih serijah v skladu z oddelkom 1 dela A Priloge XII k Direktivi 2007/46/ES, se datum za fazo 1 in fazo 2 zamakne za dve leti.*

## **Predlog spremembe 21**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga VI – točka 3 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Izbrano mora biti eno vozilo, za katerega se izvedejo preskusi iz točke 2. Če rezultati preskusa izpolnjujejo zahteve glede skladnosti proizvodnje iz Priloge X Direktive 2007/46/ES, se za vozilo šteje, da je v skladu z zahtevami glede skladnosti proizvodnje.

*Predlog spremembe*

Izbrano mora biti eno vozilo, za katerega se izvedejo preskusi iz točke 2. Če rezultati preskusa izpolnjujejo zahteve glede skladnosti proizvodnje iz Priloge X Direktive 2007/46/ES, se za vozilo šteje, da je v skladu z zahtevami glede skladnosti proizvodnje. ***Če so mejne vrednosti Priloge III pripravljene z dodatnim odstopanjem 1 dB(A), so mejne vrednosti iz Priloge III za zahteve glede skladnosti proizvodnje izpolnjene.***

*Obrazložitev*

*V sedanji zakonodaji v zvezi s skladnostjo proizvodnje je predvideno odstopanje 1 dB(A).*

## **Predlog spremembe 22**

### **Predlog uredbe**

#### **Priloga IX – točka A – točka 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Sistem vozila za zvočno opozarjanje (AVAS) je naprava, ki oddaja zvočni signal ter je namenjena opozarjanju pešcev in ranljivih udeležencev v prometu.

*Predlog spremembe*

Sistem vozila za zvočno opozarjanje (AVAS) je sistem za hibridna električna in električna cestna vozila, ki pešce in ranljive udeležence v prometu opozarja na delovanje vozila.

## Obrazložitev

*Oprelitev sistema AVAS v Prilogi IX bi morala biti v skladu z opredelitvijo iz člena 3(21).*

### Predlog spremembe 23

#### Predlog uredbe

#### Priloga IX – točka A – točka 4 – točka a

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(a) Zvočni signal, ki ga oddaja sistem AVAS, mora biti neprekinjen zvočni signal, ki pešcem in ranljivim udeležencem v cestnem prometu zagotavlja informacije o delovanju vozila.

*Naslednje vrste zvočnega signala in tem podobne vrste zvočnega signala niso sprejemljive:*

*(i) sirena, hupa, zvonjenje in zvočni signali, ki jih oddajajo intervencijska vozila;*

*(ii) alarmni signali, npr. za požar, tatvino, ogenj;*

*(iii) prekinjajoč zvočni signal.*

*Izogibati se je treba naslednjim ali podobnim vrstam zvočnega signala:*

*(iv) melodičnim zvokom, zvokom živali in žuželk;*

*(v) zvokom, ki ovirajo pravilno identifikacijo vozila in/ali njegovega delovanja (npr. pospeševanje, zmanjševanje hitrosti itd.).*

*Predlog spremembe*

(a) Zvočni signal, ki ga oddaja sistem AVAS, mora biti neprekinjen zvočni signal, ki pešcem in ranljivim udeležencem v cestnem prometu zagotavlja informacije o delovanju vozila. ***Zvočni signal mora jasno nakazovati obnašanje vozila in mora biti podoben zvočnemu signalu vozila iste kategorije, ki ima motor z notranjim izgorevanjem.***

## Obrazložitev

*Naštevanje različnih vrst zvočnih signalov, ki za uporabo v sistemu AVAS niso sprejemljivi, bi bilo bolje nadomestiti z jasnim opisom značilnosti zvočnih signalov, ki pa so sprejemljivi.*



## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Raven hrupa motornih vozil		
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 15.12.2011		
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	IMCO 15.12.2011		
<b>Pripravljavec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Anja Weisgerber 29.2.2012		
<b>Obravnava v odboru</b>	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
<b>Datum sprejetja</b>	21.6.2012		
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: -: 0:	27 3 2	
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	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, grofica Thun Und Hohenstein (Róza Gräfin von Thun und Hohenstein), Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kiriakos Triantafylidis (Kyriacos Triantaphyllides), Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		



20.6.2012

## MNENJE ODBORA ZA PROMET IN TURIZEM

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o ravni hrupa motornih vozil  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Pripravljaivec mnenja: Gilles Pargneaux

### KRATKA OBRAZLOŽITEV

#### 1. Uvod

Predlog uredbe zadeva osebna vozila, kombije (lahka gospodarska vozila), avtobuse, poltovornjake in težka tovorna vozila. Emisije hrupa štirikolesnih motornih vozil obravnava Direktiva Sveta 70/157/EGS in še 12 sorodnih direktiv. Komisija želi posodobiti sedanji pravni okvir, da bi izpolnila naslednje glavne cilje:

- **poenostavitev pravnega okvira.** Navedene direktive naj bi bile razveljavljene, nadomestila pa bi jih uredba, za katero je treba določiti področje uporabe in temeljne določbe;
- **uvedba nove preskusne metode.** Delovna skupina Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo je leta 2007 določila novo preskusno metodo, ki zagotavlja rezultate, nižje od 2 dB, glede na prejšnjo preskusno metodo po Direktivi 70/157EGS. Evropska komisija je to metodo preskušala tri leta, nato pa pokazala njeno učinkovitost z oceno učinka;
- **spremenjene mejne vrednosti.** Komisija predlaga postopnoo zniževanje hrupa glede na vrsto vozila:
  - za lažja vozila srednje velikosti dejansko znižanje za 4 dB pet let po začetku veljavnosti uredbe. Zniževanje naj bi potekalo postopoma: prvi cilj je znižanje za 2 dB do leta 2014, drugi pa še za 2 dB do leta 2017. Ravni hrupa pri vozilu po tem letu ne bodo smele presegati 68 dB;
  - za težja vozila bo pet let po začetku veljavnosti uredbe veljalo znižanje za 3 dB. V tej kategoriji sta cilj 1 dB do leta 2014 in 2 dB do leta 2017. Ravni hrupa po tem letu pri tovornem vozilu ne bodo smele presegati 78 dB;
- **potrebne so še minimalne ravni hrupa za električna in električna hibridna vozila.**

Določbe o zvočnih sistemih bližajočega se vozila bodo zagotavljale, da se bodo uporabljala samo vozila z ustrezno ravno zvoka, tako da bo usklajena tudi ta tehnologija. Po navedbah Komisije bo vgradnja za proizvajalce vozil še vedno neobvezna.

## **2. Promet v predlogu**

### **Področje uporabe uredbe**

Razen predloga te uredbe ni predpisov o ravni hrupa dvo- ali trikolesnih vozil. Da bi uredili to zakonsko vrzel, pripravljavec mnenja predlaga, da bi v besedilu navedli potrebo po natančnejši evropski ureditvi za hrup, ki ga povzročajo ta vozila.

### **Novo mejne vrednosti**

Pripravljavec mnenja predlaga podaljšanje obdobja, v katerem je treba doseči mejne vrednosti. Za lažja vozila srednje velikosti zagovarja dejansko znižanje za 4 dB sedem let po začetku veljavnosti uredbe. To zniževanje naj bi potekalo postopoma: prvi cilj je znižanje za 2 dB do leta 2014, drugi pa še za 2 dB do leta 2019.

Glede težkih vozil podpira predlog Komisije.

### **Minimalna raven hrupa za električna in električna hibridna vozila**

Za električna vozila je v mestnem okolju dvakrat večja možnost nesreče, saj so neslišna, tako da jih „šibkejši“ uporabniki, še manj pa slepi, ne morejo zaznati. Zato pripravljavec mnenja predlaga, da bi morala biti vgradnja sistemov za zvočno opozarjanje za proizvajalce vozil obvezna, ne pa prostovoljna, kakor predlaga Komisija.

## PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

### Predlog spremembe 1

#### Predlog uredbe Uvodna izjava 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil vzpostavljen celovit sistem Unije za homologacijo motornih vozil. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil in njihovih izpušnih sistemov glede na dovoljeno raven hrupa *je* treba uskladiti, da se v posameznih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve, da se *zagotovi* pravilno delovanje notranjega trga *ter da se* hkrati *zagotovi* visoka raven varstva okolja in javne varnosti.

### Predlog spremembe 2

#### Predlog uredbe Uvodna izjava 8

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(8) V tej uredbi *je* treba tudi dodatno znižati mejne vrednosti hrupa. Upoštevati *je* treba Uredbo (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov,

*Predlog spremembe*

1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil vzpostavljen celovit sistem Unije za homologacijo motornih vozil, ***saj so cestna vozila največji vir hrupa v prometnem sektorju***. Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil in njihovih izpušnih sistemov glede na dovoljeno raven hrupa *bi bilo* treba uskladiti, da se v posameznih državah članicah ne bi sprejemale različne zahteve *in da bi se zagotovilo* pravilno delovanje notranjega trga, hkrati *pa tudi* visoka raven varstva okolja in javne varnosti ***ter boljša kakovost življenja in zdravja***.

*Predlog spremembe*

(8) V tej uredbi *bi bilo* treba tudi dodatno znižati mejne vrednosti hrupa. Upoštevati *bi bilo* treba Uredbo (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov,

sestavni delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, ki je uvedla strožje zahteve glede hrupa za pnevmatike motornih vozil. Pozornost je treba nameniti tudi študijam, ki opozarjajo na preglavice zaradi hrupa cestnega prometa in učinke tega hrupa na zdravje ter s tem povezane stroške in koristi.

sestavni delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, ki je uvedla strožje zahteve glede hrupa za pnevmatike motornih vozil **in poudarila potrebo po skladnem in celovitem pristopu k reševanju problematike hrupa cestnega prometa, pri čemer je treba upoštevati tudi pomemben prispevek cestnih površin k hrupu cestnega prometa.** Pozornost bi bilo treba nameniti tudi študijam, ki opozarjajo na preglavice zaradi hrupa cestnega prometa in učinke tega hrupa na zdravje ter s tem povezane stroške in koristi.  
**Upoštevati bi bilo treba tudi Uredbo (ES) št. 1222/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2009 o označevanju pnevmatik glede na izkoristek goriva in druge bistvene parametre<sup>1</sup>. Komisija bi morala zagotoviti, da bi bile pnevmatike označene glede na raven hrupa, ki ga povzročajo.**

### **Predlog spremembe 3**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 8 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(8a) Da zmanjšanje hrupa vozil ne bi povzročilo manjše varnosti v cestnem prometu, bi Komisija morala preučiti možnost spremembe prilog k tej uredbi, da bi zagotovili, da vozila zaradi uspešnega opravljanja preskusov emisij hrupa ne bi bila opremljena s tišjimi, a manj varnimi pnevmatikami, ki bi se nato uporabljale na javnih cestah. Ta cilj bi lahko dosegli z opredelitvijo natančnejših zahtev glede tipa pnevmatik, ki se lahko uporabljajo za različne kategorije vozil v skladu z Uredbo (ES) št. 661/2009 in Uredbo (ES) št. 1222/2009.***

### **Predlog spremembe 4**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 8 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(8b) Za razvoj in okrepitev infrastrukture, ki bi pripomogla k temu, da bi se čim bolj zmanjšal hrup vozil, se lahko sprejmejo pomembni ukrepi, kot je široka uporaba protihrupnih pregrad.**

**Predlog spremembe 5**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 9 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(9b) Komisija bi morala zaradi večje preglednosti preučiti možnost razširitve področja uporabe Direktive 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO<sub>2</sub>, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil<sup>1</sup>, da bi vključevalo informacije o ravneh hrupa vozil.**

---

<sup>1</sup> UL L 12, 18.1.2000, str. 16.

**Predlog spremembe 6**

**Predlog uredbe**  
**Uvodna izjava 9 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(9c) Ravni hrupa vozil so deloma odvisne od okolja, v katerem se ta vozila vozijo, zlasti od kakovosti cestne infrastrukture in od tega, kako pametni so sistemi za upravljanje prometa. Zato bi bilo treba razmisliti o privzetju celostnega pristopa, zlasti v najbolj hrupnih mestnih območjih**

*in primerih, ko je potrebno hitro ukrepanje.*

## **Predlog spremembe 7**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 10**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(10) Posledica pričakovanih okoljskih koristi hibridnih električnih in samo električnih cestnih vozil je znatno zmanjšanje hrupa, ki ga oddajajo taka vozila. Zaradi tega ni več pomembnega vira zvočnega signala, ki slepe in slabovidne pešce in kolesarje ter druge uporabnike cest opozarja na približevanje, bližino ali oddaljevanje takega vozila. V ta namen industrija razvija zvočne sisteme, ki bodo nadomestili to pomanjkanje zvoka pri električnih in hibridnih električnih vozilih. Delovanje zvočnih sistemov bližajočega se vozila, ki bodo vgrajeni v vozila, *je* treba uskladiti. Vgradnja takih sistemov pa bi morala *ostati možnost, o kateri prosto odločajo proizvajalci* vozil.

*Predlog spremembe*

(10) Posledica pričakovanih okoljskih koristi hibridnih električnih in samo električnih cestnih vozil je znatno zmanjšanje hrupa, ki ga oddajajo taka vozila. Zaradi tega ni več pomembnega vira zvočnega signala, ki slepe in slabovidne pešce in kolesarje ter druge uporabnike cest opozarja na približevanje, bližino ali oddaljevanje takega vozila. V ta namen industrija razvija zvočne sisteme, ki bodo nadomestili to pomanjkanje zvoka pri električnih in hibridnih električnih vozilih. Delovanje zvočnih sistemov bližajočega se vozila, ki bodo vgrajeni v vozila, *bi bilo* treba uskladiti. Vgradnja takih sistemov pa bi morala *biti obvezna za vse proizvajalce* vozil. *Komisijo bi bilo treba tudi pozvati, da bi preučila potencial aktivnih zvočnih in vizualnih varnostnih sistemov, ki jih je mogoče vgraditi v potniška vozila, da bi izpolnili cilj izboljšanja varnosti izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu na mestnih območjih.*

## **Predlog spremembe 8**

### **Predlog uredbe Uvodna izjava 10 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(10a) Ker še ni predpisov o ravni hrupa dvo- ali trikolesnih vozil, bi bilo primerno, da bi Komisija o tem oblikovala nov zakonodajni predlog. V interesu Unije je, da bi sprejeli določbe o ravni hrupa, ki ga*

*povzročajo ta vozila, tako kot velja za štirikolesna vozila iz te uredbe. Posebna uredba za dvo- ali večkolesna motorna vozila bi omogočila, da bi na podlagi izboljšanega preskusnega postopka ocenili možnosti za uvedbo strožjih mejnih vrednosti, s čimer bi zagotovili, da bi bila vozila, dana na trg, manj hrupna.*

#### *Obrazložitev*

*Raven hrupa dvo- ali večkolesnih motornih vozil bi morala urejati posebna uredba. Hrup teh vozil je za prebivalstvo ena glavnih motenj, povzročča pa ga nekulturna uporaba ali pa preurejene, poslabšane ali neskladne izpušne naprave.*

### **Predlog spremembe 9**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(10b) Ravni hrupa vozil imajo neposreden vpliv na kakovost življenja državljanov EU, še posebej v mestnih območjih, kjer je malo storitev električnega in/ali podzemnega javnega prevoza ter poti za kolesarje ali pešce oziroma slednjih sploh ni. Upoštevati je treba tudi cilj podvojitve števila uporabnikov javnega prevoza, ki ga je določil Evropski parlament v svoji resoluciji z dne 15. decembra 2011 o načrtu za enotni evropski prometni prostor<sup>1</sup>. Komisija in države članice bi morale v skladu z načelom subsidiarnosti spodbujati javni prevoz, hojo in kolesarjenje za zmanjšanje onesnaženja s hrupom v mestnih območjih.*

---

<sup>1</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2011)0584.

### **Predlog spremembe 10**

#### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(10c) Informacije v zvezi s hrupom, vključno s podatki preskusov, morajo biti na voljo in jasno vidne na prodajnih mestih in v promocijskem gradivu za vozila.***

## **Predlog spremembe 11**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 10 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***(10d) Raven hrupa vozila je deloma odvisna od načina njegove uporabe in kakovosti njegovega vzdrževanja po nakupu. S tem v zvezi bi bilo treba sprejeti ukrepe, s katerimi bi povečali javno osveščenost v EU glede pomena umirjenega načina vožnje in upoštevanja hitrostnih omejitev, ki so v veljavi v posameznih državah članicah.***

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog uredbe**

#### **Uvodna izjava 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

(12) Da bi Komisija lahko nadomestila tehnične zahteve te uredbe z neposrednim sklicevanjem na pravilnika UN/ECE št. 51 in št. 59 potem, ko bodo v teh pravilnikih določene mejne vrednosti v zvezi z novo preskusno metodo, ali pa te zahteve prilagodila tehničnemu in znanstvenemu napredku, *je* treba nanjo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejema akte v zvezi s spremembami določb v prilogah k tej uredbi, ki so povezane s preskusnimi metodami in

(12) Da bi Komisija lahko nadomestila tehnične zahteve te uredbe z neposrednim sklicevanjem na pravilnika UN/ECE št. 51 in št. 59 potem, ko bodo v teh pravilnikih določene mejne vrednosti v zvezi z novo preskusno metodo, ali pa te zahteve prilagodila tehničnemu in znanstvenemu napredku, *bi bilo* treba nanjo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejema akte v zvezi s spremembami določb v prilogah k tej uredbi, ki so povezane s preskusnimi metodami in



ravnmi hrupa. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti *sočasen, pravočasen in ustrezen prenos zadevnih dokumentov* Evropskemu parlamentu in Svetu.

ravnmi hrupa. Zlasti pomembno je, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja,  ***vključno na ravni strokovnjakov***. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, *da so ustrezni dokumenti predloženi* Evropskemu parlamentu in Svetu *istočasno, pravočasno in na ustrezen način*.

### *Obrazložitev*

*Komisija bi morala pred sprejetjem delegiranega akta opraviti ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Ta predlog spremembe upošteva novo standardno besedilo o delegiranih aktih.*

### **Predlog spremembe 13**

#### **Predlog uredbe Uvodna izjava 12 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***12 bis) Komisija in države članice bi morale preučiti možnost zagotavljanja finančnih spodbud za povečanje uporabe tihih vozil, s čimer bi uporabnike gospodarskih vozil spodbudili k vlaganju v takšna vozila.***

### **Predlog spremembe 14**

#### **Predlog uredbe Člen 3 – odstavek 1 – točka 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(2) „tip vozila“ pomeni vrsto vozil, opredeljenih v delu B Priloge II k Direktivi 2007/46/ES;

Za namene te uredbe se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(2) „tip vozila“ pomeni:

***(2.1) za vozila, preskušena v skladu z odstavkom 4.1.2.1 Priloge II, vrsto vozil, opredeljenih v delu B Priloge II k***

Direktivi 2007/46/ES;

*(2.2) za vozila, preskušena v skladu z odstavkom 4.1.2.2 Priloge II, vrsto vozil, ki se ne razlikujejo bistveno v lastnostih, kot so:*

*(2.2.1) oblika ali material karoserije (zlasti prostor za vgradnjo motorja in njegova zvočna izolacija);*

*(2.2.2) tip motorja (npr. motor na prisilni ali kompresijski vžig, dvo- ali štiritaltni motor, motor s premočrtnim gibanjem batov ali rotacijskim batom), število in delovna prostornina valjev, tip sistema za vbrizgavanje goriva, razpored ventilov, nazivna vrtilna frekvenca motorja (S) ali tip električnega motorja;*

*(2.2.3) vozila, ki imajo isti tip motorja in/ali drugačno skupno prestavno razmerje, se lahko štejejo za vozila istega tipa.*

*Če pa navedene razlike zahtevajo drugačno preskusno metodo, je treba te razlike šteti za spremembo tipa.*

## **Predlog spremembe 15**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 21 (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*(21a) „prodajno mesto“ pomeni kraj, kjer se vozila prodajajo potrošnikom.*

#### *Obrazložitev*

*Da bi potrošniki, ki se odločajo za nakup vozila, imeli dostop do vseh pomembnih informacij, bi morale biti informacije o ravneh hrupa široko dostopne.*

## **Predlog spremembe 16**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 3 – točka 21 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(21a) „tehnično promocijsko gradivo“ pomeni tehnična navodila za uporabo, brošure, letake in kataloge (v natisnjeni ali elektronski obliki ali objavljene na spletu) ter spletna mesta, ki se uporabljajo za promocijo vozil splošni javnosti.**

*Obrazložitev*

*Da bi potrošniki, ki se odločajo za nakup vozila, imeli dostop do vseh pomembnih informacij, bi morale biti informacije o ravneh hrupa široko dostopne.*

### **Predlog spremembe 17**

#### **Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

2. Proizvajalci zagotovijo, da je sistem za zmanjševanje hrupa načrtovan, izdelan in sestavljen tako, da je ob upoštevanju pogojev uporabe vozila dovolj odporen proti pojavom korozije, ki jim je izpostavljen.

2. Proizvajalci zagotovijo, da je sistem za zmanjševanje hrupa načrtovan, izdelan in sestavljen tako, da je ob upoštevanju pogojev uporabe vozila **in regionalnih podnebnih razlik** dovolj odporen proti pojavom korozije, ki jim je izpostavljen.

### **Predlog spremembe 18**

#### **Predlog uredbe Člen 5 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(3a) Proizvajalci informacije o ravneh hrupa svojih vozil, ki vključujejo tudi njihove ocene v decibelih, objavijo zlasti na prodajnih mestih in v promocijskem gradivu.**

### **Predlog spremembe 19**

**Predlog uredbe**  
**Člen 6 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II, ne sme presegati vrednosti, določenih v Prilogi III.

*Predlog spremembe*

***V preskusnih pogojih, ki so določeni v Prilogi II, se upoštevajo običajni pogoji cestnega prometa in zahteve za preskušanje drugih bistvenih sestavnih delov vozila, ki so v EU zakonsko že urejeni<sup>1</sup>.***

Raven hrupa, izmerjena skladno z določbami Priloge II ***in matematično zaokrožena na najbližje celo število***, ne sme presegati vrednosti, določenih v Prilogi III.

---

<sup>1</sup> ***Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila. (UL L 200, 31.7.2009, str. 1.)***

*Obrazložitev*

*Sprejetje stališča strokovne skupine GRB (delovna skupina 29) Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) v Ženevi.*

**Predlog spremembe 20**

**Predlog uredbe**  
**Člen 7 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

V treh letih po datumu, ki je naveden za fazo 1 v tretjem stolpcu Priloge III k tej uredbi, Komisija izvede podrobno študijo, da bi ugotovila, ali so mejne vrednosti hrupa ustrezne. Na podlagi ugotovitev študije lahko Komisija ***po potrebi*** predloži predloge za spremembo te uredbe.

*Predlog spremembe*

V treh letih po datumu, ki je naveden za fazo 1 v tretjem stolpcu Priloge III k tej uredbi, Komisija izvede podrobno študijo, da bi ugotovila, ali so mejne vrednosti hrupa ustrezne ***in ali je prišlo do poslabšanja varnosti na cesti***. Na podlagi ugotovitev študije lahko Komisija, ***kjer je to upravičeno***, predloži predloge za

spremembo te uredbe v zvezi z *mejnimi vrednostmi hrupa. Rezultati študije se predložijo Evropskemu parlamentu.*

## **Predlog spremembe 21**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 7 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*V predlogih za spremembe te uredbe, ki se predložijo v skladu z odstavkom 1, se upoštevajo novi standardi, ki jih določi Mednarodna organizacija za standardizacijo, zlasti standard ISO 10844:2011.*

## **Predlog spremembe 22**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 9**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*Sistem vozila za zvočno opozarjanje (AVAS)*

*Sistem vozila za zvočno opozarjanje (AVAS)*

Če se proizvajalci **odločijo za vgradnjo sistema** AVAS v vozila, morajo biti izpolnjene zahteve iz Priloge X.

Če proizvajalci **vgradijo sistem** AVAS v vozila, morajo biti izpolnjene zahteve iz Priloge X.

#### *Obrazložitev*

*Za električna ali hibridna vozila je v mestnem okolju dvakrat večja možnost nesreče, saj so neslišna, tako da jih „šibkejši“ uporabniki, še manj pa slepi, ne morejo zaznati. Proizvajalci vozil bi morali torej obvezno vgrajevati sisteme za zvočno opozarjanje.*

## **Predlog spremembe 23**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 9**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Če se proizvajalci odločijo za vgradnjo

Če se proizvajalci odločijo za vgradnjo

sistema AVAS v vozila, morajo biti izpolnjene zahteve iz **Priloge X**.

sistema AVAS v vozila, morajo biti izpolnjene zahteve iz **Priloge IX**.

## **Predlog spremembe 24**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 10 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za spremembo *Priloge I* do *XI* se prenese na Komisijo.

*Predlog spremembe*

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov **v skladu s členom 11** v zvezi s spremembo *Prilog I* do *XI*.

*Obrazložitev*

*Ta predlog spremembe upošteva novo standardno besedilo o delegiranih aktih.*

## **Predlog spremembe 25**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 11 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10(1) se podeli Komisiji za nedoločen čas od datuma sprejetja te uredbe.

*Predlog spremembe*

2. Pooblastilo iz člena 10(1) se prenese na Komisijo za **obdobje petih let od datuma začetka veljavnosti. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.**

*Obrazložitev*

*Trajanje prenosa pooblastila na Komisijo bi moralo biti omejeno na pet let, če so spoštovani nekateri pogoji, na primer priprava poročila, in če Parlament in Svet temu ne nasprotujeta. Ta predlog spremembe upošteva novo standardno besedilo o delegiranih aktih.*

## **Predlog spremembe 26**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 11 – odstavek 5**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

5. Delegirani akt, sprejet *na podlagi člena 10(1)*, začne veljati le, če mu Evropski parlament *ali* Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka *oba* obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. *Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za en mesec.*

*Predlog spremembe*

5. Delegirani akt, sprejet *v skladu s členom 10(1)*, začne veljati le, če *niti* Evropski parlament *niti* Svet *ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev* od uradnega obvestila *Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu*, ali če sta pred iztekom tega roka *tako Evropski parlament kot Svet* obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za *dva meseca.*

#### *Obrazložitev*

*Rok za nasprotovanje delegiranemu aktu bi moral biti največ štiri mesece. To je bolj stvaren rok, ki bi Parlamentu ali Svetu omogočal izvedbo postopka, potrebnega za oblikovanje nasprotovanja. Ta predlog spremembe upošteva novo standardno besedilo o delegiranih aktih.*

## **Predlog spremembe 27**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 12**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

#### **Člen 12**

##### ***Ugovori zoper delegirane akte***

***1. Evropski parlament in Svet lahko ugovarjata zoper delegirani akt v dveh mesecih od dne uradnega obvestila. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za en mesec.***

***2. Če niti Evropski parlament niti Svet v roku delegiranemu aktu ne nasprotujeta ali če pred tem rokom Evropski parlament in Svet obvestita Evropsko komisijo, da delegiranemu aktu ne bosta nasprotovala, začne ta veljati na dan, ki je v njem***

*Predlog spremembe*

***črtano***

*naveden.*

**3. Če Evropski parlament ali Svet delegiranemu aktu nasprotujeta, ta ne začne veljati. Institucija, ki nasprotuje delegiranemu aktu, navede razloge za nasprotovanje.**

*Obrazložitev*

*Ta člen je glede na določbe člena 11 odveč, zato se črta in besedilo uskladi z novim standardnim besedilom o delegiranih aktih.*

## **Predlog spremembe 28**

### **Predlog uredbe**

#### **Člen 13**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

#### **Člen 13**

*črtano*

#### ***Nujni postopek***

**1. Delegirani akti, sprejeti v skladu s členom 10(1), začnejo veljati nemudoma in se uporabljajo, dokler ni izraženo nasprotovanje v skladu z odstavkom 2. V uradnem obvestilu Evropskemu parlamentu in Svetu v zvezi z delegiranim aktom se navedejo razlogi za uporabo nujnega postopka.**

**2. Evropski parlament ali Svet lahko delegiranemu aktu nasprotuje v skladu s postopkom iz člena 11(5). V takem primeru Komisija po prejemu uradnega obvestila Evropskega parlamenta ali Sveta o ugovoru takoj razveljavi akt.**

*Obrazložitev*

*Ta člen je odveč, kajti uporaba nujnega postopka ni ustrezno utemeljena (niti v členu 10 niti v uvodnih izjavah), zato ga je treba črtati.*

## **Predlog spremembe 29**



**Predlog uredbe**  
**Priloga II – točka 3.2.2**

<i>Besedilo, ki ga predlaga Komisija</i>	<i>Predlog spremembe</i>
<p>3.2.2. Emisije kotalnega hrupa pnevmatik so določene v Uredbi (ES) št. 661/2009 o splošni varnosti motornih vozil. Pnevmatike, uporabljene za preskus, so reprezentativne za vozilo. Izbere jih proizvajalec vozila in so navedene v Dodatku 3 k Prilogi I te uredbe. Ustrezajo eni od velikosti pnevmatik, načrtovani za vozilo kot del originalne opreme. Pnevmatika je ali bo na voljo na trgu hkrati z vozilom. <sup>2/</sup> Pnevmatike so napolnjene na ustrezen tlak, ki ga priporoča proizvajalec za preskusno maso vozila. Globina profila pnevmatike je vsaj zakonsko določena globina profila.</p>	<p>3.2.2. Emisije kotalnega hrupa pnevmatik so določene v Uredbi (ES) št. 661/2009 o splošni varnosti motornih vozil. Pnevmatike, uporabljene za preskus, so reprezentativne za vozilo. Izbere jih proizvajalec vozila in so navedene v Dodatku 3 k Prilogi I te uredbe. Ustrezajo eni od velikosti pnevmatik, načrtovani za vozilo kot del originalne opreme. Pnevmatika je ali bo na voljo na trgu hkrati z vozilom. <sup>2/</sup> Pnevmatike so napolnjene na ustrezen tlak, ki ga priporoča proizvajalec za preskusno maso vozila. Globina profila pnevmatike je vsaj zakonsko določena globina profila.</p>
<p><sup>2/</sup> Ker pnevmatike znatno prispevajo k celotni zvočni emisiji, so bile upoštewane ureditvene določbe v zvezi z zvočnimi emisijami, ki jih pnevmatike povzročajo med vožnjo po cestišču. Pnevmatike za pogonsko os, zimske pnevmatike in posebne pnevmatike je treba na zahtevo proizvajalca v skladu s <b>Pravilnikom UN/ECE št. 117 (UL L 231, 29. 8. 2008, str. 19)</b> izključiti iz homologacijskih meritev in meritev za preverjanje skladnosti proizvodnje.</p>	<p><sup>2/</sup> Ker pnevmatike znatno prispevajo k celotni zvočni emisiji, so bile upoštewane ureditvene določbe v zvezi z zvočnimi emisijami, ki jih pnevmatike povzročajo med vožnjo po cestišču. Pnevmatike za pogonsko os, zimske pnevmatike in posebne pnevmatike je treba na zahtevo proizvajalca v skladu z <b>zadnjimi spremembami Pravilnika ECE št. 117</b> izključiti iz homologacijskih meritev in meritev za preverjanje skladnosti proizvodnje.</p>

*Obrazložitev*

*V skladu z dogovorom s 53. zasedanja GRB - strokovne skupine za hrup delovne skupine 29 (delovna skupina, ki je odgovorna za razvoj usklajenih svetovnih standardov za vozila) Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE) v Ženevi, katere članica je Evropska komisija, iz leta 2011.*

**Predlog spremembe 30**

**Predlog uredbe**  
**Priloga III – Mejne vrednosti**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Kategorija vozila	Opis kategorije vozila	Mejne vrednosti, izražene v dB(A) [(decibelih (A))]
-------------------	------------------------	---

		Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil		Mejne vrednosti za homologacijo novih tipov vozil		Mejne vrednosti za registracijo, prodajo in začetek uporabe novih vozil	
		Faza 1 velja od [2 leti po objavi]		Faza 2 velja od [6 let po objavi]		Faza 3 velja od [8 let po objavi]	
		splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *
<b>M</b>	<b>vozila za prevoz potnikov</b>						
M <sub>1</sub>	št. sedežev < 9	70	71**	68	69**	68	69**
M <sub>1</sub>	št. sedežev < 9; indeks razmerja moči in mase > 150 kW/tono	71	71	69	69	69	69
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; masa < 2 toni	72	72	70	70	70	70
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; 2 toni < masa < 3,5 tone	73	74	71	72	71	72
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa < 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa < 5 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M <sub>3</sub>	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M <sub>3</sub>	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<b>N</b>	<b>vozila za prevoz blaga</b>						
N <sub>1</sub>	masa < 2 toni	71	71	69	69	69	69
N <sub>1</sub>	2 toni < masa < 3,5 tone	72	73	70	71	70	71
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; nazivna moč motorja < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; 75 < nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N <sub>3</sub>	masa > 12 ton; 75 < nazivna moč motorja < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	masa > 12 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Povečane mejne vrednosti veljajo le, če je vozilo v skladu z zadevno opredelitvijo terenskih vozil iz točke 4 oddelka A Priloge II k Direktivi EU 2007/46/ES.
**	Za vozila M <sub>1</sub> povečane mejne vrednosti za terenska vozila veljajo samo, če je najvišja odobrena masa > 2 toni.

*Predlog spremembe*

Kategorija vozila	Opis kategorije vozila	Mejne vrednosti, izražene v dB(A) [(decibelih (A))]		
		Mejne vrednosti za homologacijo	Mejne vrednosti za homologacijo	Mejne vrednosti za registracijo, prodajo in

		novih tipov vozil		novih tipov vozil		začetek uporabe novih vozil	
		Faza 1 velja od [2 leti po objavi]		Faza 2 velja od [6 let po objavi]		Faza 3 velja od [8 let po objavi]	
		splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *	splošno vozilo	terensko vozilo *
<b>M</b>	<b>vozila za prevoz potnikov</b>						
M <sub>1</sub>	št. sedežev < 9	70	71**	68	69**	68	69**
M <sub>1</sub>	št. sedežev < 9; indeks razmerja moči in mase > 150 kW/tono	71	71	69	69	69	69
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; masa < 2 toni	72	72	70	70	70	70
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; 2 toni < masa < 3,5 tone	73	74	71	72	71	72
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa < 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M <sub>2</sub>	št. sedežev > 9; 3,5 tone < masa < 5 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M <sub>3</sub>	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M <sub>3</sub>	št. sedežev > 9; masa > 5 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<b>N</b>	<b>vozila za prevoz blaga</b>						
N <sub>1</sub>	masa < 2 toni	71	71	69	69	69	69
N <sub>1</sub>	2 toni < masa < 3,5 tone	72	73	70	71	70	71
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; nazivna moč motorja < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; 75 < nazivna moč motorja < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N <sub>2</sub>	3,5 tone < masa < 12 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N <sub>3</sub>	masa > 12 ton; 75 < nazivna moč motorja < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	masa > 12 ton; nazivna moč motorja > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Povečane mejne vrednosti veljajo le, če je vozilo v skladu z zadevno opredelitvijo terenskih vozil iz točke 4 oddelka A Priloge II k Direktivi EU 2007/46/ES.
**	Za vozila M <sub>1</sub> povečane mejne vrednosti za terenska vozila veljajo samo, če je najvišja odobrena masa > 2 toni.

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Raven hrupa motornih vozil	
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 15.12.2011	
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 15.12.2011	
<b>Pripravljavec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Gilles Pargneaux 10.1.2012	
<b>Obraznava v odboru</b>	8.5.2012	18.6.2012
<b>Datum sprejetja</b>	19.6.2012	
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 30 –: 12 0: 0	
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Spiros Danelis (Spyros Danellis), Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
<b>Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	María Irigoyen Pérez	

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Raven hrupa motornih vozil	
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
<b>Datum predložitve EP</b>	9.12.2011	
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	ENVI 15.12.2011	
<b>Odbori, zaproseni za mnenje</b> Datum razglasitve na zasedanju	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
<b>Poročevalec/-ka</b> Datum imenovanja	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
<b>Obravnava v odboru</b>	29.5.2012	20.6.2012
<b>Datum sprejetja</b>	18.12.2012	
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: –: 0:	30 27 2
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	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 Groote, 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 Panajotov (Vladko Todorov Panayotov), Antonija Prvanova (Antonyia Parvanova), Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Teodoros Skilakakis (Theodoros Skylakakis), Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Marina Yannakoudakis	
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zanoni	
<b>Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
<b>Datum predložitve</b>	21.12.2012	