



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 1. März 2013 (08.03)
(OR. en)**

5353/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0409 (COD)**

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

INFORMATORISCHER VERMERK

des Generalsekretariats
für den Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen
– Ergebnisse der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 4.-7. Februar 2013)

I. EINLEITUNG

Der Berichterstatter, Herr Miroslav Ouzký (ECR – CZ), hat im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit einen Bericht mit 60 Abänderungen (Abänderungen 1-60) an dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen vorgestellt.

Zusätzlich haben die Fraktionen Verts/ALE und S&D zusammen eine Abänderung vorgelegt (Abänderung 67), die Fraktionen S&D und ALDE haben zusammen zwei Abänderungen vorgelegt (Abänderungen 66 und 68), die Fraktion PPE hat zwei Abänderungen vorgelegt (Abänderungen 62 und 65), die Fraktion ALDE hat zwei Abänderungen vorgelegt (Abänderungen 63rev und 64) und die Fraktionen PPE, ECR und EFD haben zusammen eine Abänderung vorgelegt (Abänderung 61).

II. AUSSPRACHE

Der Berichterstatter, Herr Miroslav Ouzký (ECR – CZ), eröffnete die Aussprache und

- betonte, das Ziel des vorgeschlagenen Gesetzgebungsakts sei der Gesundheitsschutz, und insbesondere der Schutz der Öffentlichkeit vor den negativen Auswirkungen von Lärm;
- bekräftigte, dass der Kommissionsvorschlag zwar nur auf die Motorengeräusche von Lastkraftwagen und Kraftfahrzeugen abziele, der Bericht aber einen Gesamtansatz verfolge und sich auch mit Straßenbelag, Reifenqualität, aerodynamischen Geräuschen und Verkehrsregelung befasse;
- bekräftigte die folgenden entscheidenden Punkte: Kennzeichnung, obligatorische Angabe der Geräuschpegel, ein System zur Messung des Geräuschpegels von elektrischen Fahrzeugen und Sicherheit von Fußgängern;
- erklärte, zu den ersten beiden Punkten sei zwar eine fraktionsübergreifende Lösung gefunden worden, zu Anhang III gebe es aber unterschiedliche Auffassungen, und er bedauerte, dass der Standpunkt von S&D die Oberhand behalten habe;
- vertrat die Ansicht, dass eine von einigen Abgeordneten unterstützte negative Kampagne geführt worden sei, die dem Bericht Parteilichkeit unterstelle, dass aber die deutliche Äußerung des Vorsitzenden des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit die Frage geklärt habe;
- forderte die Annahme der Abänderung 61.

Antonio Tajani, Vizepräsident der Kommission,

- erklärte, die tatsächliche Herausforderung bestehe darin, ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen drei Faktoren zu finden: Umweltleistung, Kosten und Zeitaufwand für die Industrie sowie internationale Wettbewerbsfähigkeit;
- betonte, dass dem vorgeschlagenen Gesetzgebungstext drei Ziele zugrunde liegen: ein voll funktionsfähiger Binnenmarkt, ein hohes Maß an Umweltschutz für die Bürger und die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsteilnehmer;
- wies darauf hin, dass 20 % der EU-Bevölkerung unannehmbaren Lärmpegeln ausgesetzt seien;
- war der Ansicht, dass ein integrierter Ansatz erforderlich sei und dass das Problem an der Wurzel angegangen werden müsse, d.h. die einschlägigen Rechtsvorschriften stammten aus den 1970er Jahren;
- erklärte, trotz der Senkung der Lärmpegel im Jahr 1995 und der niedrigeren Schwellenwerte seien die Hintergrundgeräusche nicht in dem erwarteten Ausmaß verringert worden, weshalb die Kommission eine neue Methode vorgeschlagen habe;

- erläuterte, der Vorschlag ziele auf eine Senkung des Lärmpegels um 4 Dezibel für leichte Fahrzeuge und um 3 Dezibel für schwere Fahrzeuge ab, indem die Grenzwerte in zwei Phasen gesenkt werden: erstmals zwei Jahre nach Annahme des Gesetzgebungsakts mit Anpassung der derzeitigen Werte an die neuen angenommenen Maßnahmen; in einem zweiten, verbindlicheren Schritt fünf bis sieben Jahre nach der Annahme wären umfangreichere Anpassungen an den Fahrzeugen erforderlich;
- erklärte abschließend, die Annahme des Vorschlags würde bewirken, dass 25 % weniger Menschen einer schweren Belästigung durch Motoren- und Fahrzeuggeräusche ausgesetzt wären; außerdem würde gemäß der Folgenabschätzung der Nutzen für die Gesellschaft die für die Industrie verursachten Kosten um das 20fache übersteigen.

Sabine Verheyen (PPE – DE) äußerte sich im Namen des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz wie folgt:

- Lärm betreffe den Bereich der Gesundheit, sei aber auch eine Frage der Fahrzeugsicherheit sowie eine Entscheidungshilfe für die Verbraucher beim Fahrzeugkauf;
- akustische Warngeräte müssten so konzipiert werden, dass die Geräusche als Fahrzeuggeräusche erkannt werden.

Gilles Pargneaux (S&D – FR) äußerte sich im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr wie folgt:

- Gemäß der Weltgesundheitsbehörde WHO seien 2 % der Herzinfarkte in Europa auf einen Verkehrsgeräuschpegel von über 60 Dezibel zurückzuführen;
- der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr habe nachdrücklich einen integrierten Ansatz, einen Mindestgeräuschpegel für Elektro- und Hybridfahrzeuge und mehr Informationen über Geräuschemissionen im Autohandel gefordert;
- der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr schlage in seiner Stellungnahme die Festlegung neuer Grenzwerte über einen längeren Zeitraum vor: der Geräuschpegel solle über acht Jahre um 4 Dezibel verringert werden, d.h. um 2 Dezibel zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung und um 2 Dezibel sechs Jahre danach, so dass dieser neue Pegel für alle Fahrzeuge gelte, die acht Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung auf den Markt gebracht werden;
- Abänderung 67 müsse angenommen werden, da sie mit dem Inhalt der Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr übereinstimme;
- eine nachhaltige europäische Strategie solle die Bündelung der Forschung zu Fahrzeugen mit niedrigem Verbrauch umfassen.

Salvatore Tatarella sprach im Namen der Fraktion PPE und

- forderte den Schutz der Automobilindustrie; er betonte ferner, dass Fahrzeuge nicht allein als Verursacher gebrandmarkt werden dürften;
- forderte dazu auf, Abänderung 51 abzulehnen, da sie mit einer Mehrheit von nur einer Stimme angenommen worden sei, und dafür Abänderung 61 anzunehmen.

Judith A. Merkies ergriff im Namen der S&D-Fraktion das Wort und

- erklärte, jede Stimme zähle;
- erläuterte, dass mit Hilfe der EU-Strukturfonds Lärmschutzwände errichtet worden seien, dass die Ursache von Lärmbelästigung aber die Fahrzeuge seien, wobei die Problemlösung nur 60 EUR pro Pkw und 750 EUR pro Lkw kosten würde;
- erklärte abschließend, aus der von der Kommission vorgelegten Folgenabschätzung gehe hervor, dass der Vorschlag keine Arbeitsplätze vernichten würde.

Holger Kraemer sprach im Namen der Fraktion ALDE und

- beschwerte sich über den Kommissionsvorschlag, der den eigenen Qualitätsansprüchen für die Gesetzgebung der Kommission nicht entspreche, da z.B. Anhang III obsoletere technische Daten enthalte, die das Europäische Parlament anpassen müsse;
- erklärte, es mache keinen Sinn, die Frage von Sportfahrzeugen zu prüfen, da deren Marktanteil nur 1 % betrage;
- plädierte für die Annahme der Abänderung 62.

Satu Hassi ergriff im Namen der Fraktion Verts/ALE das Wort und

- legte Daten bezüglich der Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit vor;
- beklagte, dass der Kommissionsvorschlag nicht sehr ehrgeizig sei;
- vertrat die Ansicht, dass der vom Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vorgeschlagene Kompromiss dazu beitragen würde, den Kommissionsvorschlag zu verbessern;

- plädierte für die Annahme des vom Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vorgeschlagenen Kompromisses (Abänderung 51);
- plädierte für die Annahme der Abänderung 67;
- zeigte sich erstaunt darüber, dass die Fraktion PPE drei verschiedene Abänderungen mit dem gleichen Zweck unterstütze.

Gerard Batten erklärte im Namen der Fraktion EFD, der vorgeschlagene Gesetzgebungsakt würde mehr Bürokratie und mehr Kosten verursachen, die nationalen Regierungen seien aber gezwungen, ihn anzuwenden, da es sich um eine Verordnung handele.

Sabine Wils ergriff das Wort im Namen der Fraktion GUE/NGL und

- wies darauf hin, dass Lärm gemäß der WHO die schwerwiegendste Ursache von Verschmutzung nach der Luftverschmutzung sei, und dass die Lärmgrenzwerte seit 1995 unverändert seien;
- betonte, dass einige Fahrzeuge den geplanten Maßnahmen bereits entsprechen und dass diese Maßnahmen erst sieben Jahre nach Annahme des Gesetzgebungsakts Wirkung zeigen würden.

Außerdem ergriffen folgende Mitglieder des EP das Wort:

Francisco Sosa Wagner (NI – ES) beklagte den Lärm von Motorrädern mit freiem Auspuff.

Richard Seeber (PPE – AT)

- forderte eine Gesamtstrategie (Aerodynamik, Straßenbelag, Reifen);
- bezeichnete Anhang III als veraltet, wodurch das Gesetzgebungsverfahren verzögert worden sei;
- erläuterte, dass Abänderung 61 den VN-Empfehlungen entspreche.

Matthias Groote (S&D – DE), Vorsitzender des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit,

- bezeichnete den vom Kommissionsmitglied für Industrie vorgelegten Vorschlag als vernünftigen Vorschlag, auf dessen Grundlage eine Einigung erzielt werden könne, wenngleich sicher nicht in erster Lesung;

- war der Ansicht, dass der Straßenbelag in den Mitgliedstaaten nicht von diesem vorgeschlagenen Gesetzgebungsakt erfasst werden sollte;
- forderte ausdrücklich dazu auf, eine Einigung erst in zweiter Lesung zu erzielen, da die betreffenden Fragen (Gesundheit) ausführliche Beratungen und eine öffentliche Debatte erforderten.

Toine Manders (ALDE – NL) erklärte, die Regierungen könnten nicht sämtliche Kosten tragen und die Industrie müsse ihren Anteil an dieser Reform übernehmen.

Bas Eickhout (Verts/ALE – NL) rief dazu auf, gegen Abänderung 61 zu stimmen und stattdessen den Bericht des Ausschusses für Umwelt, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zu unterstützen.

Françoise Grossetête (PPE – FR)

- war der Ansicht, dass die von der Fraktion S&D in Anhang III vorgeschlagenen Schwellenwerte weder einer technischen noch einer wissenschaftlichen Logik entsprächen;
- erklärte, dass Folgendes zu dem von einem Motor erzeugten Lärm dazugehörend betrachtet werden sollte: Abrollgeräusch, Kontakt mit der Straße, Straßenbelag und Zustand der Reifen; ferner war sie der Ansicht, dass ein schrittweises Verfahren anstatt einer radikalen Änderung vorgeschlagen werden sollte;
- forderte dazu auf, Abänderung 68 abzulehnen;
- forderte nachdrücklich dazu auf, Abänderung 51 abzulehnen.

Mario Pirillo (S&D – IT) erklärte, die Parameter in Anhang III seien nicht realistisch.

Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė (PPE – LT)

- erklärte, auch wenn Lärmpegeltests auf EU-Ebene geregelt seien und es eine umfassende Typgenehmigungs-Datenbank mit vorgeschriebenen Pegeln von Geräuschemissionen gebe, würden einige zuständige Behörden die Lärmpegel im Zuge der technischen Fahrzeugkontrolle fälschlicherweise auf der Grundlage von Motorenparametern berechnen;
- beklagte, dass die Geräuschlosigkeit von Elektrofahrzeugen Menschenleben gefährde.

Andres Perello Rodriguez (S&D – ES)

- bezeichnete Anhang III in der Fassung des Berichts als guten Vorschlag;
- erklärte, aus der von der Kommission vorgelegten Folgenabschätzung gehe hervor, dass der Vorschlag keine Arbeitsplätze vernichten würde, da es hier um Lärmbelästigung und nicht um Abgasemissionen gehe.

Kathleen Van Brempt (S&D – BE) unterstützte den vom Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vorgeschlagenen Bericht.

Bogusław Liberadzki (S&D – PL)

- zeigte sich erfreut darüber, dass die Kommission Bestimmungen über Eisenbahnen und Güterverkehr in den Vorschlag aufgenommen habe;
- hielt Anhang III in der Fassung des Kommissionsvorschlags für besser, da er für eine größere Wettbewerbsfähigkeit der Industrie sorgen würde.

Im Rahmen spontaner Wortmeldungen ("Catch-the-Eye"-Verfahren) ergriffen folgende Abgeordnete das Wort:

Elena Băsescu (PPE – RO) war der Ansicht, dass der Straßenbelag berücksichtigt werden sollte.

Jaroslav Paška (EFD – SK) bekräftigte, dass Elektrofahrzeuge eine Gefahr für einige Menschen darstellten und dass akustische Warnsysteme entwickelt werden müssten; daher plädierte er für die Annahme von Abänderung 66.

Antonio Tajani, Vizepräsident der Kommission,

- betonte, dass die Kommission – und er selbst als für die Industriepolitik zuständiges Mitglied – eine moderne und wettbewerbsfähige Reindustrialisierung der Europäischen Union anstrebe, auf der Grundlage einer Industriepolitik, bei der die grüne Wirtschaft im Mittelpunkt stehe, und einer aktiven Rolle bei der Bekämpfung des Klimawandels, was im Endeffekt den EU-Bürgern zugute komme;
- war der Ansicht, dass die zweite Phase komplizierter sein werde, die Industrie sich aber aufgrund der Dauer dieser Phase daran anpassen könne;

- erklärte abschließend, der Kommissionsvorschlag sei ausgewogen und er sei bereit, einen Kompromiss im Zuge der Verhandlungen sowohl mit dem Rat als auch mit dem Europäischen Parlament zu erzielen.

Der Berichterstatter, Herr Miroslav Ouzký (ECR – CZ), schloss mit dem Hinweis, die Aussprache gebe seine Erfahrung bei der Arbeit mit den Ausschüssen wieder, und es sei nicht wahr, dass die konservativen Parteien die Industrie mit diesem Gesetzgebungsvorschlag gefährden würden.

Sodann schloss der Präsident die Aussprache. Zusätzlich reichten die Abgeordneten Ivo Belet (PPE) und Joanna Katarzyna Skrzydlewska (PPE) eine schriftliche Erklärung gemäß Artikel 149 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments ein.

III. ABSTIMMUNG

Bei der Abstimmung im Plenum am 6. Februar 2013 nahm das Europäische Parlament die Abänderungen 1-37, 39-50, 52-60, 61¹ und 66 an.

Der Wortlaut der angenommenen Abänderungen und der legislativen Entschliebung ist in der Anlage wiedergegeben.

¹ Abänderung 61 wurde mit einer sehr knappen Mehrheit angenommen: 307 dafür, 292 dagegen und nur 25 Enthaltungen.

Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 6. Februar 2013 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2011)0856),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0487/2011),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 25. April 2012¹,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0435/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 191 vom 29.6.2012, S. 76.

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss. Um dem Rechnung zu tragen, wird ein umfassendes unionsweites Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge umgesetzt. Die technischen Voraussetzungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und deren Auspuffanlagen in Bezug auf zulässige Geräuschpegel sollten harmonisiert werden, damit vermieden wird, dass Anforderungen verabschiedet werden, die sich unter den einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden, und damit das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet ist, während gleichzeitig ein hoher Grad der öffentlichen Sicherheit und des Umweltschutzes sichergestellt **ist**.

Geänderter Text

(1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss. Um dem Rechnung zu tragen, wird ein umfassendes unionsweites Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge umgesetzt, **da Straßenfahrzeuge die größte Lärmquelle im Verkehrssektor sind**. Die technischen Voraussetzungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und deren Auspuffanlagen in Bezug auf zulässige Geräuschpegel sollten harmonisiert werden, damit vermieden wird, dass Anforderungen verabschiedet werden, die sich unter den einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden, und damit das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet ist, während gleichzeitig ein hoher Grad der öffentlichen Sicherheit und des Umweltschutzes **sowie eine höhere Lebensqualität und eine verbesserte Gesundheit sichergestellt sind. Die Kommission sollte darüber hinaus eine Folgenabschätzung über die Bedingungen für die Kennzeichnung des Luftverschmutzungsgrads und des Lärmemissionspegels durchführen. Bei dieser Folgenabschätzung sollten die verschiedenen Fahrzeugtypen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen (einschließlich Elektrofahrzeugen), sowie die möglichen Auswirkungen einer derartigen Kennzeichnung auf die Automobilindustrie berücksichtigt werden. Eine derartige Kennzeichnung könnte ein nützliches Instrument für die Sensibilisierung der Verbraucher für deren Rechte in Bezug auf Transparenz vor dem Kauf eines Fahrzeugs sein.**

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Es gelten bereits EU-Typgenehmigungsvorschriften in Bezug auf CO₂-Emissionen, darunter Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹, Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen², Verordnung Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen³ sowie Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen⁴. Die für die Vorschriften der Union in Bezug auf CO₂-Emissionen und Luftschadstoffemissionsgrenzwerte geltenden technischen Anforderungen sollten mit den für die Vorschriften zur Verringerung der Geräuschemissionen geltenden Anforderungen im Einklang stehen. Daher sollte durch die EU-Typgenehmigungsvorschriften die Erfüllung beider Ziele

gewährleistet sein.

¹ *ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.*

² *ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.*

³ *ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.*

⁴ *ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.*

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Verkehrslärm verursacht auf vielfache Weise Gesundheitsschäden. Durch lang anhaltenden Lärmstress können körperliche Reserven erschöpft sowie die Regulationsfähigkeit der Organfunktionen gestört und damit in ihrer Wirksamkeit eingeschränkt werden. Verkehrslärm ist ein potentieller Risikofaktor für die Entwicklung von Erkrankungen wie Bluthochdruck und Herzinfarkt. Die Auswirkungen sollten in Anlehnung an die Richtlinie 2002/49/EG weiter untersucht werden.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Diese Verordnung sollte daher in Bezug auf das verpflichtende Verfahren aus der Richtlinie 70/157/EWG ein neues Verfahren einführen. Grundlage für das Verfahren sollte das von der Arbeitsgruppe Lärmschutz der UN/ECE (GRB) im Jahr 2007 veröffentlichte Verfahren sein, das die Fassung der Norm ISO 362 aus dem Jahr 2007 beinhaltet. Die Überwachungsergebnisse sowohl des alten

(6) Diese Verordnung sollte daher in Bezug auf das verpflichtende Verfahren aus der Richtlinie 70/157/EWG ein neues Verfahren einführen. Grundlage für das Verfahren sollte das von der Arbeitsgruppe Lärmschutz der UN/ECE (GRB) im Jahr 2007 veröffentlichte Verfahren sein, das die Fassung der Norm ISO 362 aus dem Jahr 2007 beinhaltet. Die Überwachungsergebnisse sowohl des alten

als auch des neuen Prüfverfahrens wurden der Kommission vorgelegt.

als auch des neuen Prüfverfahrens wurden der Kommission vorgelegt. ***Darüber hinaus sollte die Kommission dem Parlament und dem Rat binnen 24 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung zur Beseitigung der konzeptionellen Mängel des vorherigen Prüfverfahrens eine Folgenabschätzung über den realen Beitrag vorlegen, der mit Reifenrollausrüstung zur Verringerung des Lärmpegels eines Fahrzeugs geleistet werden kann, wobei der Schwerpunkt im Hinblick auf die Verabschiedung eines neuen europäischen Prüfverfahrens, bei dem auch die Eigenschaften der Fahrbahnoberfläche berücksichtigt werden, auf dem Einfluss der Fahrbahnoberfläche und dem Forschungsbedarf in diesem spezifischen Bereich liegen sollte.***

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Diese Verordnung sollte außerdem die Geräuschgrenzwerte weiter senken. Sie sollte die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Anlagen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit berücksichtigen, die neue und strengere Anforderungen an das Rollgeräusch von Kraftfahrzeugreifen einführt. Studien, die die Belästigung und die gesundheitlichen Folgen von Straßenverkehrslärm beschreiben, sowie die verbundenen Kosten und Vorteile sollten ebenfalls einbezogen werden.

Geänderter Text

(8) Diese Verordnung sollte außerdem die Geräuschgrenzwerte weiter senken. Sie sollte die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Anlagen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit berücksichtigen, die neue und strengere Anforderungen an das Rollgeräusch von Kraftfahrzeugreifen einführt ***und durch die die Notwendigkeit eines kohärenten und umfassenden Ansatzes zur Lösung des Problems des Straßenverkehrslärms, auch unter Berücksichtigung des maßgeblichen Beitrags der Straßendeckschichten zum Straßenverkehrslärm, hervorgehoben wurde. Mit diesem horizontalen Ansatz***

wird der Straßenverkehrslärm im Vergleich zu einem sektoralen bzw. vertikalen Ansatz wirksamer verringert. Die Verringerung des Straßenverkehrslärms sollte darüber hinaus als ein Ziel im Sinne der öffentlichen Gesundheit verstanden werden und Studien, die die Belästigung und die gesundheitlichen Folgen von Straßenverkehrslärm beschreiben, sowie die verbundenen Kosten und Vorteile sollten ebenfalls einbezogen werden. Die vorliegende Verordnung sollte auch der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter¹ Rechnung tragen. Die Kommission sollte dafür sorgen, dass Reifen in Bezug auf deren Geräuschpegel gekennzeichnet werden. Außerdem sollte auf die Vergleichbarkeit der Verkehrsträger hinsichtlich des Umgebungslärms geachtet werden.

¹ ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Kommission sollte Leitlinien für „leise Fahrbahnoberflächen“ veröffentlichen und den Straßenbehörden damit ein nützliches Instrument zur Einhaltung der Anforderungen einer nachhaltigeren Straßeninfrastruktur zur Verfügung stellen.

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 b(neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8b) Mit dem sechsten Umweltaktionsprogramm wurde der Rahmen für die umweltpolitischen Maßnahmen der Union für den Zeitraum 2002 bis 2012 festgelegt. In diesem Programm wurden Maßnahmen im Bereich der Lärmverschmutzung zur „erhebliche[n] Verringerung der Anzahl von Personen, die langfristigen andauernden mittleren Lärmpegeln — insbesondere Verkehrslärm — ausgesetzt sind“, gefordert.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8c) Technische Maßnahmen zur Lärmreduktion bei Fahrzeugen stehen in einem Spannungsverhältnis verschiedener Anforderungen, beispielsweise der Forderung, dass das betreffende Fahrzeug – bei weniger Geräuschbelastung, geringeren Schadstoffemissionen und mehr Fahrsicherheit – möglichst günstig und leistungsstark bleiben soll. Allen Anforderungen gleich gerecht zu werden und eine Balance zwischen ihnen zu wahren, stößt die Automobilindustrie allzu oft an die Grenze des derzeit physisch Machbaren. Fahrzeugbauern ist es immer wieder gelungen, diese Grenze durch den Einsatz neuerer, innovativer Materialien und Methoden zu verschieben. Es bedarf Rechtsvorschriften, in denen klare Rahmenbedingungen und ein realistischer Zeitrahmen für Innovationen festgelegt werden. In dieser Verordnung werden derartige Rahmenbedingungen festgelegt und damit unmittelbar Anreize

für Innovationen geschaffen, sodass dem Bedarf der Gesellschaft Rechnung getragen werden kann, ohne die wirtschaftliche Freiheit der Automobilindustrie einzuschränken.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8d) Lärmbelästigung ist vor allem ein lokales Problem, welches jedoch einer unionsweiten Lösung bedarf. Denn ein erster Schritt jeder nachhaltigen Geräuschemissionspolitik muss es sein, Maßnahmen zu schaffen, die an der Lärmquelle ansetzen. Die Lärmquelle Kraftfahrzeug, auf die diese Verordnung abzielt, ist definitionsgemäß eine vollkommen bewegliche, so dass rein nationalstaatliche Maßnahmen diese nicht in adäquater Weise treffen würden.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8e) Als besonders wichtig werden Maßnahmen erachtet, die zur Entwicklung und Verbesserung der Infrastruktur getroffen werden können, um die Leistungen der Fahrzeuge im Hinblick auf die Verringerung des Lärmpegels zu optimieren – beispielsweise die großflächige Verwendung von Lärmschutzwänden.

Abänderung 11

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Durch die Bereitstellung von Informationen über Geräuschemissionen für Verbraucher, Flottenmanager und öffentliche Einrichtungen können Kaufentscheidungen beeinflusst und kann der Übergang zu einer leiseren Fahrzeugflotte beschleunigt werden. Damit den Verbrauchern die erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen, sollten die Hersteller an den Verkaufsstellen und im technischen Werbematerial Informationen über die nach einheitlichen Prüfverfahren ermittelten Geräuschemissionen der Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Durch eine Kennzeichnung, die mit den zur Angabe der CO₂-Emissionen, des Kraftstoffverbrauchs und des Reifenabrollgeräusches verwendeten Kennzeichnungen vergleichbar ist, sollten die Verbraucher über die Geräuschemissionen von Fahrzeugen informiert werden.

Abänderung 12

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Zur Verringerung des Straßenverkehrslärms können die Behörden Maßnahmen und Anreize schaffen, mit denen der Erwerb und die Nutzung leiserer Fahrzeuge beschleunigt werden.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) Der Geräuschpegel der Fahrzeuge hängt zum Teil vom Umfeld ab, in dem die Fahrzeuge verkehren, insbesondere von der Qualität der Straßeninfrastruktur und dem intelligenten Management des Straßenverkehrs. Ein integrierter Ansatz sollte daher in Erwägung gezogen werden, insbesondere in den Stadtgebieten mit dem höchsten Geräuschpegel und in den Fällen, in denen kurzfristige Maßnahmen erforderlich sind.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9d) Bei Personenkraftwagen dominieren bei einer Fahrt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 45 km/h noch Geräusche des Motors und des Abgassystems, bei Fahrten über dieser Geschwindigkeit hingegen Roll- und Windgeräusche. Diese Roll- und Windgeräusche treten unabhängig von der Motorart und -leistung auf. Durch die Fahrzeugentwicklung seit den 1970er Jahren wurden Motoren deutlich leiser, im Schnitt erhöhte sich aber ihre Leistung und ihr Gewicht. Letzterem und einem Mehr an Fahrsicherheit ist eine Gewichtszunahme des gesamten Fahrzeugs geschuldet, die eine notwendige Verbreiterung der Kontaktfläche der Fahrzeugreifen zur Erhöhung der Fahrstabilität nach sich zog. Mit jeder Verbreiterung dieser Fläche nehmen die Rollgeräusche des Fahrzeugs zu.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9e) Lärm ist ein facettenreiches Thema: Er ist auf die unterschiedlichsten Quellen und Faktoren zurückzuführen, die sich darauf auswirken, wie einzelne Menschen die Geräusche wahrnehmen und wie sich diese auf sie auswirken. Diese Aspekte sollten sich in den rechtlichen Bestimmungen zur Senkung des Verkehrslärms widerspiegeln, indem die Geräuschemissionen von Motoren, Fahrzeugen und Reifen, die Fahrbahnoberfläche, das Fahrverhalten und die Verkehrsplanung berücksichtigt werden, und sie sollten in Rechtsvorschriften, wie beispielsweise der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter¹ und der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm², geregelt werden.

¹ ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46.

² ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Die Kommission sollte das Potenzial aktiver Sicherheitssysteme in leiseren Fahrzeugen, wie beispielsweise Hybrid- und Elektrofahrzeugen, prüfen, um dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern

in städtischen Gebieten – darunter blinde Fußgänger, Fußgänger mit eingeschränktem Seh- oder Hörvermögen, Radfahrer und Kinder – besser zu entsprechen.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10b) Der Geräuschpegel der Fahrzeuge wirkt sich unmittelbar auf die Lebensqualität der Unionsbürger aus, insbesondere in städtischen Gebieten, in denen es kaum bzw. keinen elektrischen und/oder unterirdischen öffentlichen Verkehr oder Möglichkeiten der Fortbewegung zu Fuß oder per Fahrrad gibt. Dem vom Europäischen Parlament in seiner Entschließung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“¹ festgelegten Ziel, die Zahl der Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu verdoppeln, sollte ebenfalls Rechnung getragen werden. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten unter Achtung des Subsidiaritätsprinzips den öffentlichen Verkehr sowie die Fortbewegung zu Fuß und per Fahrrad fördern, um die Lärmbelästigung in den Städten zu verringern.

¹ *Angenommene Texte, P7_TA(2011)0584.*

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10c) Informationen über Lärmbelastung, einschließlich der Testdaten, sollten verfügbar sein und an Verkaufsstellen und in Werbematerialien für Fahrzeuge deutlich sichtbar gemacht werden.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10d) Der Geräuschpegel eines Fahrzeugs hängt teilweise von seiner Nutzung und ordnungsgemäßen Wartung nach dem Kauf ab. Es ist daher notwendig, die Unionsbürger für die Bedeutung eines flüssigen Fahrstils unter Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in den einzelnen Mitgliedstaaten zu sensibilisieren.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12) Damit die Kommission die technischen Anforderungen dieser Verordnung ***mit einem direkten Verweis auf die UN/ECE-Regelungen Nr. 51 und Nr. 59 ersetzen kann, sobald die Grenzwerte in Bezug auf das neue Prüfverfahren in diesen Regelungen festgelegt sind, bzw. damit die Kommission diese Anforderungen an***

(12) Damit die Kommission die technischen Anforderungen dieser Verordnung an technische und wissenschaftliche Entwicklungen anpassen kann, sollte die Befugnis, Rechtsakte im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, ***zur Änderung der Anhänge*** dieser Verordnung zu den ***EU-***

technische und wissenschaftliche Entwicklungen anpassen kann, sollte die Befugnis, Rechtsakte im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen, **in Bezug auf die Änderung der Bestimmungen in Anhängen** dieser Verordnung zu den **Prüfverfahren und Geräuschpegeln** an die Kommission übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Rahmen ihrer Vorarbeiten angemessene Konsultationen durchführt. Bei der Vorbereitung und Erarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission eine rechtzeitige und angemessene Übermittlung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.

Typgenehmigungsverfahren in Bezug auf die Geräuschemissionen von Fahrzeugtypen und Auspuffanlagen, Verfahren und Geräte zur Messung der Geräuschentwicklung von Kraftfahrzeugen, Schalldämpferanlagen, Druckluftgeräusche, die Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion, Vorgaben für Testanlagen, Messverfahren für zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen und Maßnahmen zur Gewährleistung der Hörbarkeit von Hybrid- und Elektrofahrzeugen an die Kommission übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Rahmen ihrer Vorarbeiten angemessene Konsultationen, **auch auf Sachverständigenebene**, durchführt. Bei der Vorbereitung und Erarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission eine rechtzeitige und angemessene Übermittlung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Das Ziel dieser Verordnung, die Geräuschemissionen an ihrer Quelle zu verringern, birgt ein geringeres Potenzial zur Lärmreduzierung als Maßnahmen zur Veränderung der Zusammensetzung des Straßenbelags, mit dem die Fahrzeugreifen in Kontakt kommen. Letztere Lärmreduzierung wäre technisch deutlich einfacher herzustellen. Mit bereits vorhandenen Asphaltarten wie Flüsterasphalt, Asphalt mit lärmreduzierenden Eigenschaften oder lärmoptimierter Asphalt kann im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes, der verschiedene einfache Baumaßnahmen

vereint, bereits jetzt eine Verringerung der am Straßenbelag verursachten Lärmbelastung um 10 db erreicht werden. Die Beseitigung dieser lokalen Lärmquellen ist in dieser Verordnung nicht vorgesehen, da dies die staatlichen Haushalte, insbesondere der Gebietskörperschaften, stark strapazieren würde. Dies wäre in Zeiten der Finanzkrise kaum vertretbar und würde zudem einen Eingriff in die Regional- und Strukturpolitik bedeuten.

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(2) „Fahrzeugtyp“ bezeichnet Kraftfahrzeuge gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II Teil B der Richtlinie 2007/46/EG;

Geänderter Text

(2) „Fahrzeugtyp“ bezeichnet

a) im Falle von Fahrzeugen, die gemäß Anhang II Nummer 4.1.2.1 geprüft wurden, Kraftfahrzeuge gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang II Teil B der Richtlinie 2007/46/EG;

b) im Falle von Fahrzeugen, die gemäß Anhang II Nummer 4.1.2.2 geprüft wurden, Kraftfahrzeuge, die sich in folgenden Merkmalen nicht wesentlich voneinander unterscheiden:

(i) Form oder Werkstoffe der Karosserie (insbesondere des Motorraums und seiner Schalldämpfung);

(ii) Bauart des Motors (z. B. Fremdzündungs- oder Selbstzündungsmotor, Zwei- oder Viertaktmotor, Hub- oder Kreiskolbenmotor), Anzahl und Hubraum der Zylinder, Art der Einspritzanlage, Anordnung der Ventile, Nenndrehzahl (S) oder Bauart des Elektromotors;

(iii) Fahrzeuge mit Motoren derselben Bauart und/oder unterschiedlichen

Gesamtübersetzungsverhältnissen können als Fahrzeuge desselben Typs betrachtet werden.

Erfordern diese Unterschiede jedoch unterschiedliche Prüfverfahren, dann gelten sie als typverändernd.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) „Verkaufsstelle“ bezeichnet einen Ort, an dem Fahrzeuge gelagert und Verbrauchern zum Kauf angeboten werden.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21b) „technisches Werbematerial“ bezeichnet technische Handbücher, Broschüren, Faltblätter und Kataloge (in gedruckter oder elektronischer Form oder als Online-Version) sowie Websites, mit denen Fahrzeuge in der breiten Öffentlichkeit beworben werden.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bei der Durchführung der technischen Kontrolle der Fahrzeuge messen die Mitgliedstaaten den Geräuschpegel auf der Grundlage der in

der EU-Typgenehmigung für das betreffende Fahrzeug ausgewiesenen Daten.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Überwachung

Die Mitgliedstaaten sorgen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten¹ für eine wirksame Überwachung ihres Marktes. Sie kontrollieren im Einklang mit Artikel 19 Absatz 1 dieser Verordnung anhand angemessener Stichproben auf geeignete Art und Weise und in angemessenem Umfang die Merkmale von Produkten.

¹ *ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.*

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Der Hersteller gewährleistet, dass die Schalldämpferanlage so beschaffen, konstruiert und zusammengebaut ist, dass sie gegen Korrosionseinflüsse, denen sie je nach den Einsatzbedingungen des Fahrzeugs ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.

2. Der Hersteller gewährleistet, dass die Schalldämpferanlage so beschaffen, konstruiert und zusammengebaut ist, dass sie gegen Korrosionseinflüsse, denen sie je nach den Einsatzbedingungen des Fahrzeugs **und den unterschiedlichen regionalen Klimabedingungen** ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6

Vorschlag der Kommission

Der im Einklang mit Anhang II gemessene Geräuschpegel darf die in Anhang III festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

Geänderter Text

Bei den Prüfbedingungen nach Anhang II sind die typischen Straßefahrbedingungen und die Prüfvorschriften für andere wesentliche Bauteile des Fahrzeugs, die bereits von der Verordnung (EG) 661/2009 abgedeckt werden, zu berücksichtigen. Der im Einklang mit Anhang II gemessene ***und auf die nächste Ganzzahl gerundete*** Geräuschpegel darf die in Anhang III festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7

Vorschlag der Kommission

Binnen drei Jahren nach dem in der dritten Spalte zu Phase 1 in Anhang III dieser Verordnung genannten Datum ***führt*** die Kommission ***eine ausführliche Studie durch, um sicherzustellen, ob die Grenzwerte sich als angemessen erwiesen haben.*** Auf der Grundlage ***der Ergebnisse der Studie kann*** die Kommission gegebenenfalls ***Vorschläge für Änderungen*** dieser Verordnung ***vorlegen.***

Geänderter Text

Nach dem in der dritten Spalte zu Phase 1 in Anhang III dieser Verordnung genannten Datum ***stellt*** die Kommission ***eine Überprüfung der Grenzwerte in Anhang III fertig. Diese Überprüfung umfasst eine Folgenabschätzung mit einer Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und insbesondere auf die von ihr abhängigen Industriezweige, wobei der Einfluss anderer Verordnungen, wie jene in den Bereichen CO₂-Emissionsreduzierung und Sicherheit, auf den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen berücksichtigt wird.*** Auf der Grundlage ***dieser Überprüfung und der zugehörigen Folgenabschätzung unterbreitet*** die Kommission gegebenenfalls ***einen Vorschlag zur Änderung*** dieser Verordnung, ***wobei sie einen Ansatz***

verfolgt, der so wettbewerbsneutral wie möglich ist. Die in der vierten Spalte zu Phase 2 in Anhang III genannten Grenzwerte treten sechs Jahre nach der Bestätigung der Folgenabschätzung und dem Abschluss des Überprüfungsverfahrens der Kommission in Kraft.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In den gemäß Absatz 1 vorgelegten Vorschlägen für Änderungen dieser Verordnung werden die von der Internationalen Organisation für Normung (ISO) festgelegten neuen Normen, insbesondere die Norm ISO 10844:2011, berücksichtigt.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsätze 1 a und 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Fahrzeuge gelten in Bezug auf die Anforderungen in Anhang X als ordnungsgemäß, wenn der Fahrzeughersteller der Typgenehmigungsbehörde technische Unterlagen vorlegt, die belegen, dass die Differenz zwischen der Höchstdrehzahl und der Mindestdrehzahl des Motors an der Linie BB' bei jeder Prüfbedingung innerhalb des in Anhang VIII Nummer 3.3. definierten ASEP-Regelbereichs in Bezug auf die in Anhang II festgelegten Bedingungen $17 \leq 0,15 \times S$ beträgt.

Fahrzeuge der Klasse N1 sind von den zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen ausgenommen,

wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

(a) Hubvolumen $\leq 660 \text{ cm}^3$ und Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR) errechnet unter Anwendung des höchstzulässigen Fahrzeuggewichts ≤ 35 ;

(b) Nutzlast $\geq 850 \text{ kg}$ und Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR) errechnet unter Anwendung des höchstzulässigen Fahrzeuggewichts ≤ 40 .

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse N1 sind von den zusätzliche Bestimmungen zu Geräuschemissionen ausgenommen, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

(a) Das Hubvolumen ist nicht größer als 660 cm^3 und das unter Verwendung der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs berechnete Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR) ist nicht größer als 35;

(b) Die Nutzlast beträgt mindestens 850 kg und das unter Verwendung der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs berechnete Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR) ist nicht größer als 40.

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Geräuschemissionen des Fahrzeugs unter typischen Straßenfahrbedingungen, die sich von den im Rahmen der Typgenehmigungsprüfung gemäß Anhang II verwendeten Bedingungen unterscheiden, dürfen nicht **in**

2. Die Geräuschemissionen des Fahrzeugs unter typischen Straßenfahrbedingungen, die sich von den im Rahmen der Typgenehmigungsprüfung gemäß Anhang II verwendeten Bedingungen unterscheiden, dürfen nicht vom

unvertretbarer Weise vom Prüfergebnis abweichen.

Prüfergebnis abweichen.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der Fahrzeughersteller darf keine mechanischen, elektrischen, thermischen oder *sonst wie* gearteten Vorrichtungen oder Verfahren ausschließlich deswegen vorsätzlich ändern, anpassen oder einführen, um die Anforderungen an die Geräuschemissionen im Sinne dieser Verordnung zu erfüllen, wenn die Vorrichtung bzw. das Verfahren unter für ASEP geltenden Bedingungen im typischen Betrieb auf der Straße nicht eingesetzt wird.

Geänderter Text

3. Der Fahrzeughersteller darf keine mechanischen, elektrischen, thermischen oder *sonst wie* gearteten Vorrichtungen oder Verfahren ausschließlich deswegen vorsätzlich ändern, anpassen oder einführen, um die Anforderungen an die Geräuschemissionen im Sinne dieser Verordnung zu erfüllen, wenn die Vorrichtung bzw. das Verfahren unter für ASEP geltenden Bedingungen im typischen Betrieb auf der Straße nicht eingesetzt wird. ***Diese Maßnahmen werden üblicherweise als „Manipulationen zum erfolgreichen Durchlaufen der Prüfzyklen“ bezeichnet.***

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Seinem Antrag auf Typgenehmigung fügt der Hersteller eine nach dem in Anhang VIII Anlage 1 festgelegten Muster verfasste Erklärung bei, die besagt, dass der zu genehmigende Fahrzeugtyp die Anforderungen von Artikel 8 ***Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2*** erfüllt.

Geänderter Text

5. Seinem Antrag auf Typgenehmigung fügt der Hersteller eine nach dem in Anhang VIII Anlage 1 festgelegten Muster verfasste Erklärung bei, die besagt, dass der zu genehmigende Fahrzeugtyp die Anforderungen von Artikel 8 erfüllt, ***und legt dieser gegebenenfalls die entsprechenden Messergebnisse bei, um dies zu belegen.***

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 8a

Verbraucherinformation

Die Fahrzeughersteller und die Fahrzeughändler tragen dafür Sorge, dass in der Verkaufsstelle und im technischen Werbematerial deutlich sichtbar auf den nach einem einheitlichen Typgenehmigungsprüfverfahren ermittelten und in Dezibel (dB(A)) ausgedrückten Lärmpegel eines jeden Fahrzeugs hingewiesen wird.

Nach einer umfassenden Folgenabschätzung legt die Kommission dem Parlament und dem Rat im Einklang mit dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung einen Vorschlag über die Information der Verbraucher vor. Dieser Vorschlag kann in die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen¹ aufgenommen werden.

ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 8b

Klassifizierung und Qualität von Straßenbelägen

Im Einklang mit dem in Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm¹ genannten Zeitplan prüft die Kommission die Möglichkeit, ein Straßenklassifizierungssystem einzuführen, durch welches die typischen Reifenrollgeräusche auf allen Straßen in der Europäischen Union spezifiziert werden und unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gegebenenfalls einen Vorschlag.

Die Kommission zieht in Erwägung, die in der Richtlinie 2002/49/EG vorgesehenen Lärmkarten durch eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Informationen über die Qualität der Straßenbeläge zur Verfügung zu stellen, zu ergänzen.

¹ *ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12.*

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Wenn ein Hersteller ein AVAS in ein Fahrzeug einbaut, sind die Anforderungen in Anhang X zu erfüllen.

Hersteller müssen in ihre Fahrzeuge AVAS einbauen. Die AVAS müssen ein dauerhaftes Geräusch erzeugen, das Fußgänger und geführdete

*Verkehrsteilnehmer vor einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug warnt. Das Geräusch muss leicht erkennbar auf das Verhalten eines Fahrzeugs hinweisen und könnte dem Geräusch eines Fahrzeugs derselben Klasse ähneln, das mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist und unter den gleichen Bedingungen betrieben wird; zudem sind die Anforderungen in **Anhang IX** zu erfüllen.*

Die Kommission prüft innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung die Notwendigkeit zur Änderung dieser Verordnung u. a. unter dem Gesichtspunkt, ob dem Ziel der Erhöhung der Sicherheit von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern in städtischen Gebieten mit aktiven Sicherheitssystemen zusätzlich zu oder im Vergleich zu akustischen Warnsystemen besser entsprochen werden kann, und unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gegebenenfalls einen Vorschlag, der einen Geräuschhöchstpegel von in Fahrzeugen eingebauten AVAS vorsieht.

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Kommission **ist befugt**, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I bis **XI** zu erlassen.

Geänderter Text

1. **Damit** die Kommission **die technischen Anforderungen dieser Verordnung an technische und wissenschaftliche Entwicklungen anpassen kann, wird ihr die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 11** delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I, **II und IV bis XII** zu erlassen.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Wenn die Grenzwerte in Bezug auf das Prüfverfahren in der UN/ECE-Regelung Nr. 51 festgelegt sind, **zieht** die Kommission **in Erwägung**, die in Anhang III festgelegten technischen Anforderungen durch einen direkten Verweis auf die entsprechenden Anforderungen in den UN/ECE-Regelungen Nr. 51 und Nr. 59 zu ersetzen.

Geänderter Text

2. Wenn die Grenzwerte in Bezug auf das Prüfverfahren in der UN/ECE-Regelung Nr. 51 festgelegt sind, **prüft** die Kommission **die Möglichkeit**, die in Anhang III festgelegten technischen Anforderungen durch einen direkten Verweis auf die entsprechenden Anforderungen in den UN/ECE-Regelungen Nr. 51 und Nr. 59 zu ersetzen – **unter der Voraussetzung, dass diese nicht zu einer Schwächung der Umwelt- und Gesundheitsschutzvorschriften der Union führen, und unter Einbeziehung der Stellungnahmen des Europäischen Parlaments und des Rats – und unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs III gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren.**

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die **der Kommission übertragene** Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte **unterliegt** den Bedingungen **dieses Artikels**.

Geänderter Text

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte **wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.**

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Befugnis, **delegierte** Rechtsakte **im Sinne von** Artikel 10 Absatz 1 **zu erlassen**, wird der Kommission für einen **unbestimmten** Zeitraum ab dem Datum **der Annahme** dieser Verordnung übertragen.

Geänderter Text

2. Die Befugnis **zum Erlass delegierter** Rechtsakte **gemäß** Artikel 10 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum **von fünf Jahren** ab dem Datum **des Inkrafttretens** dieser Verordnung übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Befugnisübertragung **im Sinne von** Artikel 10 Absatz 1 kann **jederzeit** vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. **Der Beschluss** wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem **darin genannten** späteren Zeitpunkt wirksam. **Er berührt nicht** die Gültigkeit bereits in Kraft **getretener delegierter Rechtsakte**.

Geänderter Text

3. Die Befugnisübertragung **gemäß** Artikel 10 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat **jederzeit** widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. **Er** wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem **im Beschluss über den Widerruf angegebenen** späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit **von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.**

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Ein **nach Artikel 10 Absatz 1 erlassener** delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn das Europäische Parlament oder der Rat **binnen** zwei Monaten **ab dem Tag der Übermittlung keine Einwände gegen ihn erhebt oder wenn sowohl** das Europäische Parlament **als auch der Rat der Kommission** vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie **nicht beabsichtigen**, Einwände **zu** erheben. Auf **Veranlassung** des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um **einen Monat** verlängert.

Geänderter Text

5. Ein delegierter Rechtsakt, **der gemäß Artikel 10 Absatz 1 erlassen wurde**, tritt nur in Kraft, wenn **weder** das Europäische Parlament oder der Rat **innerhalb einer Frist von** zwei Monaten **nach** Übermittlung **dieses Rechtsakts an** das Europäische Parlament **und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn** vor Ablauf dieser Frist **das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission** mitgeteilt haben, dass sie **keine** Einwände erheben **werden**. Auf **Initiative** des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um **zwei Monate** verlängert.

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12

Vorschlag der Kommission

Artikel 12

Einwände gegen delegierte Rechtsakte

- 1. Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt binnen zwei Monaten ab der Übermittlung Einwände erheben. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.**
- 2. Haben bis zum Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben oder haben sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt, dass sie nicht beabsichtigen, Einwände zu erheben, so tritt der delegierte Rechtsakt zu dem in seinen**

Geänderter Text

entfällt

Bestimmungen genannten Zeitpunkt in Kraft.

3. Erhebt das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, gibt die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt an.

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13

Dringlichkeitsverfahren

entfällt

1. Im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 erlassene delegierte Rechtsakte treten unverzüglich in Kraft und bleiben gültig, solange keine Einwände im Sinne von Absatz 2 erhoben werden. In der Übermittlung eines delegierten Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat sind die Gründe für die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens anzugeben.

2. Sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat können im Einklang mit dem in Artikel 11 Absatz 5 beschriebenen Verfahren Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt erheben. In solch einem Fall hebt die Kommission den Rechtsakt unverzüglich auf, sobald das Europäische Parlament oder der Rat den Beschluss, Einwände zu erheben, übermittelt hat.

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Ziffer 5.2.2. a (neu)

5.2.2.a Die Grenzwerte gemäß der Tabelle in Anhang III werden bei Messungen mit einer angemessenen Toleranz angewendet.

Abänderung 48

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Ziffer 3.2.1. – erster Satz**

3.2.1. Das zu prüfende Fahrzeug *ist so auszuwählen, dass alle in Verkehr gebrachten Fahrzeuge desselben Typs den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.*

3.2.1. Das zu prüfende Fahrzeug ***muss repräsentativ für die Fahrzeuge sein, die gemäß den Angaben des Herstellers vermarktet werden.***

Abänderung 49

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Ziffer 3.2.2**

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
<p>3.2.2. Die Rollgeräuschemissionen der Reifen sind in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen festgelegt. Die bei der Prüfung verwendeten Reifen müssen für das jeweilige Fahrzeug repräsentativ sein und sind vom Fahrzeughersteller auszuwählen und in Anlage 3 zu Anhang I dieser Verordnung einzutragen. Die Reifen müssen einer der vom Fahrzeughersteller für das Fahrzeug angegebenen Reifengrößen entsprechen. Sie müssen handelsüblich und gleichzeitig mit dem Fahrzeug auf dem Markt erhältlich sein^{2/}. Der Reifendruck muss dem für die Prüfmasse des Fahrzeugs vom Hersteller empfohlenen Wert entsprechen. Die Profiltiefe der Reifen muss <i>mindestens</i> den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.</p>	<p>3.2.2. Die Rollgeräuschemissionen der Reifen sind in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen festgelegt. Die bei der Prüfung verwendeten Reifen müssen für das jeweilige Fahrzeug repräsentativ sein und sind vom Fahrzeughersteller auszuwählen und in Anlage 3 zu Anhang I dieser Verordnung einzutragen. Die Reifen müssen einer der vom Fahrzeughersteller für das Fahrzeug angegebenen Reifengrößen entsprechen. Sie müssen handelsüblich und gleichzeitig mit dem Fahrzeug auf dem Markt erhältlich sein^{2/}. Der Reifendruck muss dem für die Prüfmasse des Fahrzeugs vom Hersteller empfohlenen Wert entsprechen. Die Profiltiefe der Reifen muss den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.</p>

<p>^{2/} Da die Reifen erheblich zur Geräuschemission des Fahrzeugs beitragen, müssen bestehende Rechtsvorschriften zum Reifenrollgeräusch berücksichtigt werden. Traktionsreifen, M-und-S-Reifen und Spezialreifen im Sinne der UN/ECE-Regelung Nr. 117 (<i>ABl. L 231 vom 29.8.2008, S. 19</i>) sollten auf Verlangen des Herstellers nicht für Typgenehmigungsprüfungen und für Messungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion verwendet werden.</p>	<p>^{2/} Da die Reifen erheblich zur Geräuschemission des Fahrzeugs beitragen, müssen bestehende Rechtsvorschriften zum Reifenrollgeräusch berücksichtigt werden. Traktionsreifen, M-und-S-Reifen und Spezialreifen im Sinne der aktuellen Änderungen der UN/ECE-Regelung Nr. 117 sollten auf Verlangen des Herstellers nicht für Typgenehmigungsprüfungen und für Messungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion verwendet werden.</p>
---	--

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Ziffer 4.1.2.1.4.1 – Buchstaben a, b und c

Vorschlag der Kommission

- (a) Lässt sich in einem bestimmten Gang eine Beschleunigung erzielen, die der Referenzbeschleunigung $a_{\text{wot ref}}$ mit einer Toleranz von $\pm 5\%$ entspricht, jedoch $3,0 \text{ m/s}^2$ nicht überschreitet, so ist in diesem Gang zu prüfen.
- (b) Lässt sich in keinem Gang die erforderliche Beschleunigung erzielen, so ist ein Gang i mit einer höheren und ein Gang $i + 1$ mit einer niedrigeren Beschleunigung als die Referenzbeschleunigung zu wählen. Überschreitet die Beschleunigung im Gang i nicht den Wert von $3,0 \text{ m/s}^2$, sind beide Gänge für die Prüfung zu verwenden. Der Gewichtungsfaktor bezüglich der Referenzbeschleunigung $a_{\text{wot ref}}$ errechnet sich wie folgt:
- $$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$$
- (c) Überschreitet die Beschleunigung im Gang i den Wert von $3,0 \text{ m/s}^2$, so ist der niedrigste Gang zu wählen, in dem die Beschleunigung kleiner als $3,0 \text{ m/s}^2$ ist, sofern die Beschleunigung im Gang $i+1$ kleiner ist als a_{urban} . In diesem Fall sind die beiden Gänge i und $i+1$ zu benutzen, einschließlich des Gangs i , in dem die

Geänderter Text

- (a) Lässt sich in einem bestimmten Gang eine Beschleunigung erzielen, die der Referenzbeschleunigung $a_{\text{wot ref}}$ mit einer Toleranz von $\pm 5\%$ entspricht, jedoch $2,0 \text{ m/s}^2$ nicht überschreitet, so ist in diesem Gang zu prüfen.
- (b) Lässt sich in keinem Gang die erforderliche Beschleunigung erzielen, so ist ein Gang i mit einer höheren und ein Gang $i + 1$ mit einer niedrigeren Beschleunigung als die Referenzbeschleunigung zu wählen. Überschreitet die Beschleunigung im Gang i nicht den Wert von $2,0 \text{ m/s}^2$, sind beide Gänge für die Prüfung zu verwenden. Der Gewichtungsfaktor bezüglich der Referenzbeschleunigung $a_{\text{wot ref}}$ errechnet sich wie folgt:
- $$k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}(i+1)}) / (a_{\text{wot}(i)} - a_{\text{wot}(i+1)})$$
- (c) Überschreitet die Beschleunigung im Gang i den Wert von $2,0 \text{ m/s}^2$, so ist der niedrigste Gang zu wählen, in dem die Beschleunigung kleiner als $2,0 \text{ m/s}^2$ ist, sofern die Beschleunigung im Gang $i+1$ kleiner ist als a_{urban} . In diesem Fall sind die beiden Gänge i und $i+1$ zu benutzen, einschließlich des Gangs i , in dem die

Beschleunigung größer als $3,0 \text{ m/s}^2$ ist. In anderen Fällen ist kein anderer Gang zu benutzen. Zur Berechnung des Teillastfaktors k_p ist anstelle von $a_{\text{wot ref}}$ die in der Prüfung erzielte Beschleunigung $a_{\text{wot test}}$ heranzuziehen.

Beschleunigung größer als $2,0 \text{ m/s}^2$ ist. In anderen Fällen ist kein anderer Gang zu benutzen. Zur Berechnung des Teillastfaktors k_p ist anstelle von $a_{\text{wot ref}}$ die in der Prüfung erzielte Beschleunigung $a_{\text{wot test}}$ heranzuziehen.

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III

Vorschlag der Kommission

Anhang III

Grenzwerte

Der im Einklang mit Anhang II gemessene Geräuschpegel darf die folgenden Grenzwerte nicht überschreiten:

Fahrzeugklasse	Beschreibung der Fahrzeugklasse	Grenzwerte in dB(A) [Dezibel(A)]					
		Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen		Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen		Grenzwerte für die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen	
		Phase 1 gültig ab [2 Jahre nach der Veröffentlichung]		Phase 2 gültig ab [5 Jahre nach der Veröffentlichung]		Phase 3 gültig ab [7 Jahre nach der Veröffentlichung]	
		Allgemein	Gelände- fahrzeug *	Allgemein	Gelände- fahrzeug *	Allgemein	Gelände- fahrzeug*
<i>M</i>	Fahrzeuge zur Personenbeför- derung						
<i>M₁</i>	Anzahl Sitzplätze ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs-Masse- Verhältnis > 150 k W/Tonne	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2 Tonnen	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	Anzahl Sitzplätze > 9;	73	74	71	72	71	72

	<i>2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen</i>						
<i>M₂</i>	<i>Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse ≤ 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>72</i>	<i>73</i>
<i>M₂</i>	<i>Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse ≤ 5 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW</i>	<i>76</i>	<i>78</i>	<i>74</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>76</i>
<i>M₃</i>	<i>Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>
<i>M₃</i>	<i>Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>79</i>	<i>75</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>77</i>
<i>N</i>	<i>Fahrzeuge zur Güterbeförderung</i>						
<i>N₁</i>	<i>Masse ≤ 2 Tonnen</i>	<i>71</i>	<i>71</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>	<i>69</i>
<i>N₁</i>	<i>2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>70</i>	<i>71</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung < 75 kW</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>72</i>	<i>73</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; 75 ≤ Motornennleistung < 150 kW</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>
<i>N₂</i>	<i>3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>79</i>	<i>75</i>	<i>77</i>	<i>75</i>	<i>77</i>
<i>N₃</i>	<i>Masse > 12 Tonnen; 75 ≤ Motornennleistung < 150 kW</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>75</i>	<i>76</i>
<i>N₃</i>	<i>Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW</i>	<i>80</i>	<i>82</i>	<i>78</i>	<i>80</i>	<i>78</i>	<i>80</i>

*	Höhere Grenzwerte sind nur gültig, wenn das Fahrzeug die entsprechende Definition für Geländefahrzeuge nach Anhang II Abschnitt A Nummer 4 der EU-Richtlinie 2007/46/EG erfüllt.
**	Für Fahrzeuge der Klasse M1 gelten die höheren Grenzwerte für Geländefahrzeuge nur, wenn die zulässige Gesamtmasse mehr als 2 Tonnen beträgt.

Geänderter Text

Anhang III

Grenzwerte

Der im Einklang mit Anhang II gemessene Geräuschpegel – *der auf die nächstkleinere Ganzzahl abgerundet wird, wenn die Dezimalstelle kleiner als 0,5 ist, und auf die nächstgrößere Ganzzahl aufgerundet wird, wenn die Dezimalstelle gleich oder größer als 0,5 ist* – darf die folgenden Grenzwerte nicht überschreiten:

Fahrzeug- klasse	Beschreibung der Fahrzeugklasse	Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen in dB(A) [Dezibel(A)]*	Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen sowie für die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen in dB(A) [Dezibel(A)]*
		<i>Phase 1 gültig ab [6 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>	<i>Phase 2 gültig ab [8 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>
M	Fahrzeuge zur Personenbeförderung		
	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; ≤ 125 kW/Tonne	68	68
M₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; 125 kW/Tonne < Leistungs-Masse-Verhältnis ≤ 150 kW/Tonne	70	70
	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs-Masse-Verhältnis > 150 kW/Tonne	73	73
M₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 4 einschließlich Fahrer; Leistungs-Masse-Verhältnis > 200 kW/Tonne; R-Punkt Fahrersitz < 450 mm bis Boden	74	74
	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2,5 Tonnen	69	69
M₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 2,5 Tonnen < Masse < 3,5 Tonnen	72	72
	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse < 5 Tonnen;	75	75

M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung ≤ 180 kW	74	74
	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; 180 kW < Motornennleistung ≤ 250 kW	77	77
	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung > 250 kW	78	78
N	Fahrzeuge zur Güterbeförderung		
N ₁	Masse < 2,5 Tonnen	69	69
	2,5 Tonnen < Masse < 3,5 Tonnen	71	71
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	75	75
	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	76	76

N ₃	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung ≤ 180 kW	77	77
	Masse > 12 Tonnen; 180 kW < Motornennleistung ≤ 250 kW	79	79
	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung > 250 kW	81	81
*	Für Fahrzeuge, die die entsprechende Definition für Geländefahrzeuge nach Anhang II Abschnitt A Nummer 4 der EU-Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, werden die Grenzwerte um 1dB erhöht.		

Abänderung
Vorschlag für eine Verordnung

52

nung

Anhang VI – Ziffer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Es wird ein Fahrzeug ausgewählt und den in Nummer 2 beschriebenen Prüfungen unterzogen. Wenn die Prüfung ergibt, dass die Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion von Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt sind, wird davon ausgegangen, dass das Fahrzeug die Bestimmungen betreffend die Übereinstimmung der Produktion

Geänderter Text

Es wird ein Fahrzeug ausgewählt und den in Nummer 2 beschriebenen Prüfungen unterzogen. Wenn die Prüfung ergibt, dass die Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion von Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG erfüllt sind, wird davon ausgegangen, dass das Fahrzeug die Bestimmungen betreffend die Übereinstimmung der Produktion erfüllt. **Die in Bezug auf die**

erfüllt.

Übereinstimmung der Produktion geltenden Anforderungen sind erfüllt, wenn die in Anhang III festgelegten Grenzwerte zuzüglich eines Spielraums von 1 dB(A) eingehalten werden.

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung Anhang VII – Nummer 1 – Fußnote 1

Vorschlag der Kommission

^{1/} *ISO10844:1994.*

Geänderter Text

^{1/} Für einen Zeitraum von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung können Hersteller Prüfstrecken nutzen, die entweder nach ISO 10844:1994 oder nach ISO 10844:2011 zertifiziert sind. Nach diesem Zeitraum müssen Hersteller Prüfstrecken nutzen, die ausschließlich der Norm ISO 10844:2011 entsprechen.

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung Anhang VII – Ziffer 3.2.2 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Zusätzlich zu den in den Nummern 1. bis 3.2.2. genannten Anforderungen sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

Geänderter Text

Zusätzlich zu den in den Nummern 1. bis 3.2.2. genannten Anforderungen sind folgende Anforderungen **der Norm ISO 10844:2011** zu erfüllen **oder es ist diesbezüglich für einen Übergangszeitraum von 5 Jahren auf die Norm ISO 10844:2011 Bezug zu nehmen:**

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung Anhang VII – Punkt 4.3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Im Sinne dieser Vorschrift ist die Strukturtiefe an mindestens zehn gleichmäßig entlang den Radspuren der Prüfstrecke verteilten Stellen festzustellen und der Durchschnittswert dann mit der vorgegebenen Mindeststrukturtiefe zu vergleichen. Zur Beschreibung des Vorgangs siehe Norm *ISO 10844:1994*.

Geänderter Text

Im Sinne dieser Vorschrift ist die Strukturtiefe an mindestens zehn gleichmäßig entlang den Radspuren der Prüfstrecke verteilten Stellen festzustellen und der Durchschnittswert dann mit der vorgegebenen Mindeststrukturtiefe zu vergleichen. Zur Beschreibung des Vorgangs siehe Norm *ISO 10844:2011*.

Abänderung 56

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VIII – Punkt 2.3. – Zeile – "Beschleunigung des Fahrzeugs"**

Vorschlag der Kommission

Beschleunigung des Fahrzeugs a_{wot} ASEP:
 $a_{\text{wot}} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

Geänderter Text

Beschleunigung des Fahrzeugs a_{wot} ASEP:
 $a_{\text{wot}} \leq 4,0 \text{ m/s}^2$

Abänderung 57

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VIII – Punkt 2.4 – Absatz 2a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Um die ASEP-Prüfung (gegenüber der Typgenehmigungsbehörde) repräsentativ und wiederholbar zu machen, sind die Fahrzeuge mit der Kalibrierung des Seriengetriebes zu prüfen.

Abänderung 58

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IX – Teil A – Nummer 1 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Ein Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) ist ***eine schallerzeugende Einrichtung, mit der*** Fußgänger und gefährdete Verkehrsteilnehmer ***gewarnt***

Geänderter Text

Ein Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) ist ***ein System für Straßenverkehrsfahrzeuge mit Elektro- oder Elektrohybridantrieb, das*** Fußgänger

werden sollen.

und gefährdete Verkehrsteilnehmer **auf den jeweiligen Betriebszustand des Fahrzeugs aufmerksam macht.**

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung Anhang IX – Teil A – Nummer 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Das AVAS muss ein dauerhaftes Geräusch erzeugen, das Fußgänger und gefährdete Verkehrsteilnehmer vor einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug warnt.

Die folgenden sowie ähnliche Geräusche sind jedoch nicht zulässig:

(i) Geräusch einer Sirene, einer Hupe, einer Glocke oder eines Rettungsfahrzeugs;

(ii) Alarmgeräusch, z. B. Feuer-, Diebstahl- oder Rauchalarm;

(iii) unterbrochenes Geräusch.

Die folgenden sowie ähnliche Geräusche sollten vermieden werden:

(iv) Melodien, Tier- und Insektengeräusche;

(v) Geräusche, bei denen das Erkennen als Fahrzeug erschwert ist und/oder seine Betriebsarten nicht erkennbar sind (z. B. Beschleunigung, Verlangsamung).

Geänderter Text

(a) Das AVAS muss ein dauerhaftes Geräusch erzeugen, das Fußgänger und gefährdete Verkehrsteilnehmer vor einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug warnt. ***Das Geräusch sollte leicht erkennbar auf das Verhalten eines Fahrzeugs hinweisen und ähnlich klingen wie das Geräusch eines Fahrzeugs derselben Klasse, das mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist.***

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung Anhang IX – Teil A – Nummer 4 – Buchstaben b und c

Vorschlag der Kommission

(b) Das vom AVAS zu erzeugende Geräusch **sollte** eindeutig auf das Fahrzeugverhalten hinweisen, z. B. durch eine automatische Veränderung des Geräuschpegels oder von Merkmalen gekoppelt an die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

(c) Der vom AVAS erzeugte Geräuschpegel **sollte** den ungefähren Geräuschpegel eines ähnlichen Fahrzeugs derselben Klasse, das mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist und unter den gleichen Bedingungen betrieben wird, nicht überschreiten.

Umweltbezogene Erwägungen:

Bei der Entwicklung des AVAS ist die allgemeine Lärmbelastung für die Umgebung zu berücksichtigen.

Geänderter Text

(b) Das vom AVAS zu erzeugende Geräusch **muss** eindeutig auf das Fahrzeugverhalten **und die Fahrtrichtung** hinweisen, z. B. durch eine automatische Veränderung des Geräuschpegels oder von Merkmalen gekoppelt an die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.

(c) Der vom AVAS erzeugte Geräuschpegel **darf** den ungefähren Geräuschpegel eines ähnlichen Fahrzeugs derselben Klasse, das mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist und unter den gleichen Bedingungen betrieben wird, nicht überschreiten.

Umweltbezogene Erwägungen:

Bei der Entwicklung des AVAS ist die allgemeine Lärmbelastung für die Umgebung zu berücksichtigen.