



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz*

---

**2011/0409(COD)**

25.6.2012

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

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))

Verfasserin der Stellungnahme: Anja Weisgerber

PA\_Legam

## SHORT JUSTIFICATION

Der motorisierte Verkehr ist eine der Hauptursachen der Lärmbelastung. Man geht davon aus, dass eine ständig hohe Lärmbelastung kardiovaskuläre Erkrankungen, kognitive Beeinträchtigungen, Schlafstörungen und Tinnitus begünstigt. Die Verfasserin der Stellungnahme unterstützt nachdrücklich das mit dem Verordnungsvorschlag verfolgte Ziel, durch eine Senkung der Geräuschgrenzwerte und die Einführung eines neuen und verbesserten Prüfverfahrens für die Messung von Geräuschemissionen die Umgebungsgeräusche zu reduzieren. Die Geräuschgrenzwerte müssen aber sowohl ambitioniert als auch technisch machbar sein. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass Lärm auf einer logarithmischen Skala gemessen wird, wobei eine Verringerung um 3 Dezibel (dB) einer Reduzierung des Lärms um 50 % entspricht.

Es bestehen bereits Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, unter anderem auch in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffe (Euro-5/6- und Euro-VI-Normen). Die zur Einhaltung dieser Emissionsvorschriften ergriffenen Maßnahmen konterkarieren zum Teil die Maßnahmen, mit denen die Geräuschemissionen von Fahrzeugen verringert werden sollen. So können zum Beispiel Maßnahmen zur Verringerung der Geräuschemissionen das Gewicht eines Fahrzeugs erhöhen, was zu einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß führt. Die verschiedenen EU-Typgenehmigungsvorschriften sollten eine sorgfältige Balance zwischen den verschiedenen Zielsetzungen herstellen und allgemein darauf ausgerichtet sein, Fahrzeuge leiser, sicherer und umweltfreundlicher zu machen. Außerdem dürfen die Maßnahmen zur Verringerung der Geräuschemissionen von Fahrzeugen nicht zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führen. So kann etwa ein lärmreduzierender Straßenbelag das Rollgeräusch von Reifen erheblich verringern, aber gleichzeitig zu längeren Bremswegen führen. Die Verfasserin der Stellungnahme hebt hervor, dass neben den Geräuschgrenzwerten für Fahrzeuge auch andere Ursachen von Umweltgeräuschen, wie etwa Straßenbeläge, Verkehrsmanagement oder das Verhalten der Fahrer berücksichtigt werden müssen.

Die Verfasserin der Stellungnahme begrüßt zwar ausdrücklich die Ziele des Vorschlags, schlägt aber einige Änderungen vor, um diese Ziele besser erreichen zu können. Um den Gesundheitsschutz und die Rechtssicherheit zu verbessern, sollten langfristige Geräuschgrenzwerte festgelegt werden. Ferner müssen notwendige Anpassungen an den Fahrzeugklassen vorgenommen werden. Die bestehenden Rechtsvorschriften über Geräuschemissionen von Fahrzeugen enthalten unterschiedliche Grenzwerte für verschiedene Fahrzeugklassen und Unterfahrzeugklassen. Die Unterklassen wurden 1970 festgelegt und sind seit 1985 nicht mehr geändert worden. Daher wird vorgeschlagen, die Unterklassen zu aktualisieren und das Fahrzeugklassifizierungssystem dem aktuellen technischen Standard anzupassen. Diese Anpassungen bieten die Möglichkeit, ambitionierte Geräuschgrenzwerte festzusetzen und die Gesamtgeräuschreduzierung zu optimieren. Eine weitere Differenzierung der Fahrzeugklassen ermöglicht es uns, ambitioniertere Geräuschgrenzwerte für Fahrzeuge mit einer geringeren Motorleistung und realistischere Geräuschgrenzwerte für Fahrzeuge mit einer höheren Motorleistung festzusetzen. Die neuen langfristigen Geräuschgrenzwerte erfordern ein völlig neues Design für jedes Fahrzeug.

Die Verfasserin der Stellungnahme ist ferner der Auffassung, dass die Verordnung den Unterschieden bei der Entwicklung und Produktion von Personenkraftwagen und schweren Nutzfahrzeugen Rechnung tragen sollte. Diese Unterschiede müssen in einer

unterschiedlichen zeitlichen Ausgestaltung der jeweiligen Phasen, in denen die Geräuschgrenzwerte Anwendung finden, zum Ausdruck kommen. Daher schlägt die Verfasserin verschiedene Phasen für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge vor.

Transparenz ist ein wichtiger Bestandteil einer verantwortungsvollen Verbraucherpolitik und wird daher seit langem vom IMCO-Ausschuss gefördert. Indem sichergestellt wird, dass klare und transparente Informationen über die Geräuschemissionen eines jeden Fahrzeugs zur Verfügung stehen, werden die Verbraucher in die Lage versetzt, ihre Kaufentscheidung auf den Geräuschpegel des Fahrzeugs zu stützen. Dieselben Informationen werden auch öffentliche Einrichtungen in die Lage versetzen, angemessene Anreize für den Einsatz leiserer Fahrzeuge zu setzen, zum Beispiel, indem sie im Rahmen von Ausschreibungen Vorgaben für Busflotten machen, oder indem sie nur den leisesten Lieferfahrzeugen eine bevorzugte Einfahrt in bestimmte sensible Wohngegenden oder Fahrten zu bestimmten Tageszeiten gestatten. Es gibt bereits Kennzeichnungen für CO<sub>2</sub>-Emissionen, Kraftstoffverbrauch und Reifenabrollgeräusch. Eine ähnliche Kennzeichnung sollte für den Geräuschpegel von Fahrzeugen eingeführt werden.

In Bezug auf Fahrzeuge mit Elektro- und Hybridantrieb sollte die Richtlinie technische Normen festlegen, indem sie Anforderungen an den Mindestgeräuschpegel von Elektrofahrzeugen aufstellt. Die UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) hat eine Arbeitsgruppe für die Mindestgeräuschpegel von geräuscharmen Fahrzeugen eingesetzt, in der darüber diskutiert wird, wie die Anforderungen an Geräuschsysteme für sich nähernde Fahrzeuge harmonisiert werden können.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Es bestehen bereits EU-Typgenehmigungsvorschriften in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen (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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von***

*leichten Nutzfahrzeugen<sup>1</sup> und 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen<sup>2</sup>) sowie in Bezug auf Schadstoffemissionen (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 Fahrzeuge<sup>3</sup> und 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 -wartungsinformationen<sup>4</sup>). Die technischen Anforderungen in Bezug auf Grenzwerte für CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen dürfen nicht den Vorschriften zur Verringerung der Geräuschemissionen zuwiderlaufen. Die EU-Typgenehmigungsvorschriften sollten daher eine Balance zwischen den verschiedenen Zielsetzungen finden.*

---

<sup>1</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.

#### *Begründung*

*Technische Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Maßnahmen zur*

*Verringerung des Fahrzeuggewichts, wohingegen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms wie etwa Schalldämmungen meistens das Fahrzeuggewicht und somit auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß erhöhen. Zudem erhöhen lärmreduzierende Dämmungen das Risiko eines Motorbrands.*

## **Änderungsantrag 2**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Von rund 500 Millionen Bürgerinnen und Bürgern der Europäischen Union sind rund 300 Millionen als Fahrer von Fahrzeugen registriert. In der Europäischen Union werden 22 % aller Fahrzeuge weltweit zugelassen und 25 % aller Fahrzeuge weltweit produziert. Jedes Jahr fertigt die europäische Automobilindustrie 17 Millionen Neufahrzeuge. Dies geschieht mit aktuell ansteigender Tendenz.***

## **Änderungsantrag 3**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(8a) Technische Maßnahmen zur Lärmreduktion bei Fahrzeugen stehen in einem Spannungsverhältnis verschiedener Anforderungen, wie zum Beispiel bei gleichbleibender ökonomischer Verwertungsmöglichkeit neben weniger Geräuschen zugleich weniger Schadstoffe zu emittieren und mehr Fahrsicherheit zu generieren. Allen Anforderungen gleich gerecht zu werden und eine Balance zwischen ihnen zu wahren, stößt die Automobilindustrie allzu oft an die Grenze des aktuell physisch Machbaren. Der Automobilentwicklung ist es immer***

*wieder gelungen, diese Grenze durch den Einsatz neuerer, innovativer Materialien und Methoden zu verschieben. Die Möglichkeit zur Findung von Innovation bedarf seitens der Gesetzgebung eines klaren, zeitlich fundierten Rahmens. Diesen Rahmen gibt sie mit dieser Verordnung vor und fordert damit den gesellschaftlich bedingten Innovationsschub unverzögert ein, wobei sie zugleich der Industrie ihre notwendige ökonomische Handlungsfähigkeit belässt.*

#### **Änderungsantrag 4**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(8b) 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 kreieren, 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.*

#### **Änderungsantrag 5**

##### **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 der Übergang zu einer leiseren*

***Fahrzeugflotte beschleunigt werden. Damit den Verbrauchern die erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen, sollten die Hersteller an den Verkaufspunkten und im technischen Werbematerial Informationen über die nach einheitlichen Prüfverfahren ermittelten Geräuschemissionen der Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Eine Kennzeichnung, die mit den zur Angabe der CO<sub>2</sub>-Emissionen, des Kraftstoffverbrauchs und des Reifenabrollgeräusches verwendeten Kennzeichnungen vergleichbar ist, sollte die Verbraucher über die Geräuschemission eines Fahrzeugs informieren.***

#### *Begründung*

*Zurzeit ist es nicht möglich, den Geräuschpegel eines Fahrzeugs in Erfahrung zu bringen. Die Verordnung Nr. 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen schreibt vor, dass an Verkaufspunkten und im Werbematerial über die Geräuschemissionen von Reifen informiert werden muss. Um geräuscharme Fahrzeuge zu fördern und den Verbrauchern die Möglichkeit zu geben, eine fundierte Kaufentscheidung zu treffen, sollten die Hersteller verpflichtet sein, den Geräuschpegel eines Fahrzeugs anzugeben. Den nationalen und lokalen Behörden kommt als Betreibern von Fahrzeugflotten eine entscheidende Rolle zu, da sie insbesondere für den öffentlichen Verkehr und ihren eigenen Betrieb Fahrzeuge beschaffen. Sie tragen auch Verantwortung für die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG, die auf die Verringerung von Umgebungslärm in städtischen Gebieten und entlang wichtiger Verkehrsinfrastrukturen abzielt.*

#### **Änderungsantrag 6**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) 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.*

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(12a) Das Potential der Lärmreduktion der Lärmquelle, auf die diese Verordnung abzielt, ist vergleichsweise geringer als das des von den Fahrzeugreifen berührten Straßenbelags. Letztere Lärmreduktion wäre technisch deutlich einfacher herzustellen. Mit bereits vorhandenen Asphaltarten wie Flüsterasphalt, Asphaltpflaster mit lärmindernden Eigenschaften oder lärmoptimiertem Asphalt, integriert in einem ganzheitlichen Ansatz, der verschiedene einfache Baumaßnahmen kombiniert, kann schon jetzt eine Minimierung von rund 10db lokal erreicht werden. Dieser effektive Ansatz an rein lokalen Lärmquellen wird von dieser Verordnung nicht umfasst, da zum einen dessen Umsetzung die staatlichen Haushalte, insbesondere der Gebietskörperschaften, stark strapazieren würde. Dies ließe sich in Zeiten der Fiskalkrise schwerlich vertreten und würde zum anderen den Bereich der*

*Regional- und Strukturpolitik berühren.*

## **Änderungsantrag 8**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

#### *Begründung*

*Um zu gewährleisten, dass die Verbraucher Zugang zu den maßgeblichen Informationen haben, wenn sie den Kauf eines Fahrzeugs in Erwägung ziehen, sollten die Informationen über die Geräuschemissionen allgemein verfügbar gemacht werden. (Der vorgeschlagene Wortlaut ist an Artikel 3 der Verordnung 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen (darunter Angaben zu Geräuschemissionen) angelehnt.*

## **Änderungsantrag 9**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(21b) „technisches Werbematerial“ bezeichnet technische Handbücher, Broschüren und Kataloge (in gedruckter oder elektronischer Form oder als Online-Version) sowie Websites, die der Vermarktung von Fahrzeugen an Verbraucher dienen.**

#### *Begründung*

*Um zu gewährleisten, dass die Verbraucher Zugang zu den maßgeblichen Informationen haben, wenn sie den Kauf eines Fahrzeugs in Erwägung ziehen, sollten die Informationen über die Geräuschemissionen allgemein verfügbar gemacht werden. (Der vorgeschlagene Wortlaut ist an Artikel 3 der Verordnung 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen (darunter Angaben zu Geräuschemissionen) angelehnt.*

## **Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 1**

*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 Straßenfahrbedingungen 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 Geräuschpegel darf die in Anhang III festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

*Begründung*

*Um das Ziel zu verwirklichen, bessere Rechtsetzungsgrundsätze zu schaffen, ist es wichtig, dass sich die Prüfbedingungen dieser Verordnung nicht unangemessen auf die Hersteller und insbesondere auf die Reifenindustrie auswirken, die bereits wesentliche Schritte zur Reduzierung der Lärmemissionen ergriffen haben. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, wie wichtig korrekte Prüfbedingungen sind, und „typische Straßenfahrbedingungen“ sollten als Bedingung für die Validierung der in Anhang III niedergelegten Grenzwerte festgelegt werden.*

**Änderungsantrag 11**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 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 ≤ 0,15 x S beträgt.*

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

*(a) Hubvolumen ≤ 660 cm<sup>3</sup> und Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR) errechnet unter Anwendung des höchstzulässigen Fahrzeuggewichts ≤ 35;*

*(b) Nutzlast ≥ 850 kg und Leistungs-Masse-Verhältnis (PMR) errechnet unter Anwendung des höchstzulässigen Fahrzeuggewichts ≤ 40.*

#### *Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag werden angemessene Anforderungen für KMU festgelegt, die Aus- und Aufbauten vornehmen. Die ASEP-Norm der UNICE ist auf Fahrzeuge zugeschnitten, die für die Klasse M1 typisch sind, und die zuständige Sachverständigengruppe hat die Empfehlung ausgesprochen, die anderen Klassen von dieser Norm auszunehmen. Mit den zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen (ASEP) sollen unerwartete Lärmemissionen vermieden werden, die nicht mit den Ergebnissen der Typgenehmigungsprüfungen korrelieren. Da dieses Phänomen bei Transportern der Klasse N1 noch nie aufgetreten ist, soll mit diesem Änderungsantrag erreicht werden, dass sie von den ASEP-Sonderprüfungen ausgenommen werden.*

#### **Änderungsantrag 12**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

##### **Artikel 8 a (neu)**

###### **Hinweise**

***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.***

**Die Kommission legt dem Parlament und dem Rat spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Vorschlag über Verbraucherinformationen vor.**

**Die Verbraucherinformationen können 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen<sup>1</sup> aufgenommen werden. Der Hinweis auf Geräuschemissionen erfolgt in derselben Weise wie bei CO<sub>2</sub>-Emissionen.**

---

<sup>1</sup> ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

#### *Begründung*

*Zurzeit ist es den Verbrauchern nicht möglich, den Geräuschpegel eines Fahrzeugs in Erfahrung zu bringen. Um geräuscharme Fahrzeuge zu fördern und den Verbrauchern die Möglichkeit zu geben, eine fundierte Kaufentscheidung zu treffen, sollten die Hersteller und Händler verpflichtet sein, den Geräuschpegel eines Fahrzeugs anzugeben.*

### **Änderungsantrag 13**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

***Wenn ein Hersteller ein AVAS in ein Fahrzeug einbaut, muss er sicherstellen, dass das AVAS ein dauerhaftes Geräusch erzeugt, das Fußgänger und gefährdete Verkehrsteilnehmer vor einem in Betrieb befindlichen Fahrzeug warnt. Das Geräusch sollte leicht erkennbar auf das Verhalten eines Fahrzeugs hinweisen und den ungefähren Geräuschpegel eines ähnlichen Fahrzeugs derselben Klasse, das mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet ist und unter den gleichen***

***Bedingungen betrieben wird, nicht überschreiten, zudem sind die Anforderungen in Anhang X zu erfüllen.***

*Begründung*

*Die wichtigsten Anforderungen an ein AVAS sollten in der einschlägigen Bestimmung enthalten sein und nicht bloß im Anhang. Falls die UN/ECE-Arbeitsgruppe eine Regelung mit weltweit harmonisierten Normen für AVAS verabschiedet, sollten die EU-Vorschriften entsprechend geändert werden.*

**Änderungsantrag 14**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Sollte die UN/ECE-Arbeitsgruppe für Mindestgeräuschpegel von geräuscharmen Fahrzeugen eine UN/ECE-Regelung erlassen, prüft die Kommission die Möglichkeit, die in Anhang X aufgeführten technischen Anforderungen durch einen unmittelbaren Verweis auf die entsprechenden Anforderungen der UN/ECE-Regelung zu ersetzen, und unterbreitet gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs X.***

*Begründung*

*Die wichtigsten Anforderungen an ein AVAS sollten in der einschlägigen Bestimmung enthalten sein und nicht bloß im Anhang. Falls die UN/ECE-Arbeitsgruppe eine Regelung mit weltweit harmonisierten Normen für AVAS verabschiedet, sollten die EU-Vorschriften entsprechend geändert werden.*

**Änderungsantrag 15**

**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. Die Kommission ist befugt, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I bis **II und IV bis X** zu erlassen.

*Begründung*

*Gemäß Artikel 290 AEUV kann der Kommission nur in Bezug auf nicht wesentliche Aspekte eines Gesetzgebungsakts die Rechtsetzungsbefugnis übertragen werden, wohingegen die wesentlichen Elemente eines Bereichs dem Gesetzgebungsakt vorbehalten sind. Die Bestimmungen in Anhang III, d.h. die Geräuschgrenzwerte und die Vorlaufzeiten (Phasen), stellen wesentliche Aspekte des Vorschlags dar und sind daher den beiden Gesetzgebungsorganen vorbehalten.*

**Änderungsantrag 16**

**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, **und unterbreitet gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs III.**

*Begründung*

*Gemäß Artikel 290 AEUV kann der Kommission nur in Bezug auf nicht wesentliche Aspekte eines Gesetzgebungsakts die Rechtsetzungsbefugnis übertragen werden, wohingegen die wesentlichen Elemente eines Bereichs dem Gesetzgebungsakt vorbehalten sind. Die Bestimmungen in Anhang III, d.h. die Geräuschgrenzwerte und die Vorlaufzeiten (Phasen), stellen wesentliche Aspekte des Vorschlags dar und sind daher den beiden Gesetzgebungsorganen vorbehalten.*

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummer 4.1.2.1.4.1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) Lässt sich in einem bestimmten Gang eine Beschleunigung erzielen, die der Referenzbeschleunigung  $a_{wot\ ref}$  mit einer Toleranz von  $\pm 5\%$  entspricht, jedoch **3,0 m/s<sup>2</sup>** nicht überschreitet, so ist in diesem Gang zu prüfen.

#### *Geänderter Text*

(a) Lässt sich in einem bestimmten Gang eine Beschleunigung erzielen, die der Referenzbeschleunigung  $a_{wot\ ref}$  mit einer Toleranz von  $\pm 5\%$  entspricht, jedoch **2,0 m/s<sup>2</sup>** nicht überschreitet, so ist in diesem Gang zu prüfen.

#### *Begründung*

*Um die Situation im echten Stadtverkehr zu simulieren, sollte die Höchstbeschleunigung auf 2,0 m/s<sup>2</sup> festgelegt werden.*

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummer 4.1.2.1.4.1 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 m/s<sup>2</sup>**, sind beide Gänge für die Prüfung zu verwenden. Der Gewichtungsfaktor bezüglich der Referenzbeschleunigung  $a_{wot\ ref}$  errechnet sich wie folgt:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

#### *Geänderter Text*

(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 m/s<sup>2</sup>**, sind beide Gänge für die Prüfung zu verwenden. Der Gewichtungsfaktor bezüglich der Referenzbeschleunigung  $a_{wot\ ref}$  errechnet sich wie folgt:  $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

#### *Begründung*

*Um die Situation im echten Stadtverkehr zu simulieren, sollte die Höchstbeschleunigung auf 2,0 m/s<sup>2</sup> festgelegt werden.*

## Änderungsantrag 19

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Nummer 4.1.2.1.4.1 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(c) Überschreitet die Beschleunigung im Gang *i* den Wert von **3,0 m/s<sup>2</sup>**, so ist der niedrigste Gang zu wählen, in dem die Beschleunigung kleiner als **3,0 m/s<sup>2</sup>** ist, sofern die Beschleunigung im Gang *i*+1 kleiner ist als *a<sub>urban</sub>*. 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 m/s<sup>2</sup>** ist. In anderen Fällen ist kein anderer Gang zu benutzen. Zur Berechnung des Teillastfaktors *k<sub>P</sub>* ist anstelle von *a<sub>wot ref</sub>* die in der Prüfung erzielte Beschleunigung *a<sub>wot test</sub>* heranzuziehen.

*Geänderter Text*

(c) Überschreitet die Beschleunigung im Gang *i* den Wert von **2,0 m/s<sup>2</sup>**, so ist der niedrigste Gang zu wählen, in dem die Beschleunigung kleiner als **2,0 m/s<sup>2</sup>** ist, sofern die Beschleunigung im Gang *i*+1 kleiner ist als *a<sub>urban</sub>*. In diesem Fall sind die beiden Gänge *i* und *i*+1 zu benutzen, einschließlich des Gangs *i*, in dem die Beschleunigung größer als **2,0 m/s<sup>2</sup>** ist. In anderen Fällen ist kein anderer Gang zu benutzen. Zur Berechnung des Teillastfaktors *k<sub>P</sub>* ist anstelle von *a<sub>wot ref</sub>* die in der Prüfung erzielte Beschleunigung *a<sub>wot test</sub>* heranzuziehen.

*Begründung*

*Um die Situation im echten Stadtverkehr zu simulieren, sollte die Höchstbeschleunigung auf 2,0 m/s<sup>2</sup> festgelegt werden.*

**Änderungsantrag 20**

**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:

Fahrzeug- klasse	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	Phase 2 gültig ab [5 Jahre nach der	Phase 3 gültig ab [7 Jahre nach der

		Veröffentlichung]		Veröffentlichung]		Veröffentlichung]	
		All- ge- mein	Gelände- fahrzeug*	All- ge- mein	Gelände- fahrzeug*	All- ge- mein	Gelände- fahrzeug*
<b>M</b>	<b>Fahrzeuge zur Personenbeförderung</b>						
<b>M<sub>1</sub></b>	<b>Anzahl Sitzplätze ≤ 9</b>	<b>70</b>	<b>71**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>
M <sub>1</sub>	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs-Masse- Verhältnis > <b>150 kW/Tonne</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
M <sub>2</sub>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ <b>2 Tonnen</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>
M <sub>2</sub>	Anzahl Sitzplätze > 9; <b>2 Tonnen</b> < Masse ≤ <b>3,5 Tonnen</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>72</b>
M <sub>2</sub>	Anzahl Sitzplätze > 9; <b>3,5 Tonnen</b> < Masse ≤ <b>5 Tonnen</b> ; <b>Motornennleistung</b> < <b>150 kW</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>73</b>
M <sub>2</sub>	Anzahl Sitzplätze > 9; <b>3,5 Tonnen</b> < Masse ≤ <b>5 Tonnen</b> ; <b>Motornennleistung</b> ≥ <b>150 kW</b>	<b>76</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>76</b>
M <sub>3</sub>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung < <b>150 kW</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>74</b>
M <sub>3</sub>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung ≥ <b>150 kW</b>	<b>77</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>77</b>
<b>N</b>	<b>Fahrzeuge zur Güterbeförderung</b>						
N <sub>1</sub>	Masse ≤ <b>2 Tonnen</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
N <sub>1</sub>	<b>2 Tonnen</b> < Masse ≤ <b>3,5 Tonnen</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>71</b>
N <sub>2</sub>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung < 7 5 kW	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>73</b>
N <sub>2</sub>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; 75 ≤ Motornennleistun g < 150 kW	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>74</b>
N <sub>2</sub>	3,5 Tonnen < Masse ≤	<b>77</b>	<b>79</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>77</b>

	12 Tonnen; Motornennleistung $\geq$ <b>150 kW</b>						
N <sub>3</sub>	Masse > 12 Tonnen; <b>75 <math>\leq</math></b> Motornennleistung < <b>150 kW</b>	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung $\geq$ 150 kW	<b>80</b>	<b>82</b>	78	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>80</b>

\* 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 darf die folgenden Grenzwerte nicht überschreiten:

Fahrzeug- klasse	Beschreibung der Fahrzeug- klasse	Grenzwerte in dB(A) [Dezibel(A)]						
		Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeug- typen****		Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeug- typen****		Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeug- typen****		Grenzwerte für die Typ- geneh- migung neuer Fahrzeug- typen*****
		Phase 1 gültig ab [2 Jahre nach der Veröffentlichung] *****		Phase 2 gültig ab [6 Jahre nach der Veröffentlichung] *****		Phase 3 gültig ab [10 Jahre nach der Veröffentlichung]		Phase 4 gültig ab [14 Jahre nach der Veröffent- lichung] *****
		Allge- mein	Gelände- fahrzeug*	Allge- mein	Gelände- fahrzeug*	Allge- mein	Gelände- fahrzeug*	All- gemein***
	<b>Fahrzeuge zur Personen- und Güterbeförde- rung*****</b>							
M <sub>1</sub>	Anzahl	72	73 **	71	72**	71	72**	67

	Sitzplätze $\leq 9$ ; Leistungs- Masse- Verhältnis $\leq$ <b>120 kW/Tonne</b>							
$M_1$	<b>Anzahl Sitzplätze <math>\leq 9</math>; 120 kW/ Tonne &lt; Leistungs- Masse- Verhältnis <math>\leq</math> 160 kW/Tonne</b>	73	74	72	73	71	72	68
$M_1$	<b>Anzahl Sitzplätze <math>\leq 9</math>; Leistungs- Masse- Verhältnis &gt; 160 kW/Tonne</b>	75	76	74	75	73	74	70
$M_2$	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse $\leq$ <b>2,5 Tonnen;</b> <b>Motornenn- leistung &lt;</b> <b>75 kW</b>	71	72	69	70	69	70	68
$M_2$	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse $\leq$ <b>2,5 Tonnen;</b> <b>Motornenn- leistung <math>\geq</math></b> <b>75 kW</b>	72	73	70	71	70	71	69
$M_2$	Anzahl Sitzplätze > 9; <b>2,5 Tonnen &lt;</b> Masse $\leq$ <b>3,5 Tonnen</b>	74	75	72	73	71	72	70
$M_2$	Anzahl Sitzplätze > 9; <b>Masse &gt;</b> <b>3,5 Tonnen</b>	76	77	73	74	72	73	71
$N_1$	<b>Masse <math>\leq</math></b> <b>2,5 Tonnen</b>	72	73	71	72	71	72	69
$N_1$	<b>2,5 Tonnen &lt;</b> <b>Masse <math>\leq</math></b> <b>3,5 Tonnen</b>	73	74	73	74	72	73	69

		<i>Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen</i>		<i>Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen</i>		<i>Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen ****</i>		<i>Grenzwerte für die Typ- genehmi- gung neuer Fahrzeug- typen *****</i>
		<i>Phase 1 gültig ab [3 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>		<i>Phase 2 gültig ab [8 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>		<i>Phase 3 gültig ab [12 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>		<i>Phase 4 gültig ab [16 Jahre nach der Veröffent- lichung] *****</i>
		<i>Allge- mein</i>	<i>Gelände- fahrzeug*</i>	<i>Allge- mein</i>	<i>Gelände- fahrzeug*</i>	<i>Allge- mein</i>	<i>Gelände- fahrzeug*</i>	<i>Allgemein ***</i>
<i>M<sub>3</sub></i>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornenn- leistung ≤ <b>100 kW</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>71</b>
<i>M<sub>3</sub></i>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; <b>100 kW &lt;</b> Motornenn- leistung ≤ <b>180 kW</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>72</b>
<i>M<sub>3</sub></i>	<b>Anzahl Sitzplätze &gt; 9; Masse &gt; 5 Tonnen; 180 &lt; Motor- nennleistung ≤ 250 kW</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>75</b>
<i>M<sub>3</sub></i>	<b>Anzahl Sitzplätze &gt; 9; Masse &gt; 5 Tonnen; Motornenn- leistung &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>
<i>N<sub>2</sub></i>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornenn-	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>71</b>

	leistung < 75 kW							
N <sub>2</sub>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; 75 ≤ Motor-nennleistung < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N <sub>2</sub>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; <b>150 kW ≤</b> Motor-nennleistung	78	79	77	78	77	78	74
N <sub>3</sub>	Masse > 12 Tonnen; Motor-nennleistung < <b>100 kW</b>	76	77	75	76	75	76	72
N <sub>3</sub>	Masse > 12 Tonnen; <b>100 ≤</b> Motor-nennleistung < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N <sub>3</sub>	<b>Masse &gt; 12 Tonnen; 150 ≤ Motor-nennleistung &lt; 250 kW</b>	81	82	80	81	79	80	77
N <sub>3</sub>	<b>Masse &gt; 12 Tonnen Motor-nennleistung ≥ 250 kW</b>	82	83	81	82	80	81	79

\* 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, wenn die zulässige Gesamtmasse mehr als 2 Tonnen beträgt.

\*\*\* **Für Geländefahrzeuge werden die allgemeinen Grenzwerte um + 1 dB(A) erhöht.**

\*\*\*\* **Übergangszeitraum für die Erstzulassung von Neufahrzeugen: 2 Jahre nach Inkrafttreten, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse M1/N1 ≤ 50kW/Tonne und M2 ≤ 75kW, für die der Übergangszeitraum erst ab Phase 2 gilt.**

\*\*\*\*\* **Übergangszeitraum für die Erstzulassung von Neufahrzeugen: 3 Jahre nach Inkrafttreten.**

\*\*\*\*\* **Die Kommission führt zur Validierung von Phase 4 in Bezug auf die technische**

*Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Lärmgrenzen eine ausführliche Studie nach Einführung von Phase 3 durch. Im Falle einer positiven Bewertung wird Phase 4 für einen Zeitraum von vier Jahren ab der Veröffentlichung der Untersuchung der Kommission angewendet.*

\*\*\*\*\* *Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung (M1):  
Rollstuhlgerechte Fahrzeuge (gemäß Anhang II Abschnitt 5.5 der Richtlinie 2007/46/EG) und beschussgeschützte Fahrzeuge (gemäß Anhang II Teil A Abschnitt 5.2 der Richtlinie 2007/46/EG); Änderungen der Rohrleitungen der Auspuffanlage sind ohne weitere Genehmigung erlaubt, sofern alle ursprünglichen emissionsmindernden Einrichtungen, einschließlich gegebenenfalls Partikelfiltern, erhalten bleiben. Ist eine neue Prüfung erforderlich, so ist eine Überschreitung der anwendbaren Grenzwerte um 2dB(A) zulässig.*

\*\*\*\*\* *Für Kleinserienfahrzeuge gemäß Anhang XII Teil A Abschnitt 1 der Richtlinie 2007/46/EG verschiebt sich der Anwendungszeitraum von Phase 1 und 2 um zwei Jahre.*

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang VI – Nummer 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 erfüllt.

#### *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. ***In Bezug auf die Bestimmungen betreffend die Übereinstimmung der Produktion gelten die Grenzwerte des Anhangs III als erfüllt, wenn die Grenzwerte von Anhang III mit einem zusätzlichen Spielraum von 1 dB(A) eingehalten werden.***

#### *Begründung*

*Die derzeit geltenden Rechtsvorschriften für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion sehen einen Spielraum von 1 dB(A) vor.*

## **Änderungsantrag 22**

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

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Ein Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) ist **ein System für Straßenverkehrsfahrzeuge mit Elektro- oder Elektrohybridantrieb, das** Fußgänger und gefährdete Verkehrsteilnehmer **auf den jeweiligen Betriebszustand des Fahrzeugs aufmerksam macht.**

*Begründung*

*Die Definition von AVAS in Anhang IX sollte mit der Definition von AVAS in Artikel 3 Nummer 21 übereinstimmen.*

**Änderungsantrag 23**

**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.

*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.**

**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).*

*Begründung*

*Die Aufzählung der verschiedenen Geräuscharten, die nicht für eine Verwendung in einem  
AVAS zulässig sind, sollte durch eine klare Beschreibung der Merkmale der zulässigen  
Geräusche ersetzt werden.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen		
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.12.2011		
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 15.12.2011		
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Anja Weisgerber 29.2.2012		
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
<b>Datum der Annahme</b>	21.6.2012		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 27	–: 3	0: 2
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</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 Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttill, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		