



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0435/2012

21.12.2012

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Miroslav Ouzký

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	50
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	52
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR	76
VERFAHREN.....	99

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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 (A7-0435/2012),
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.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

¹ ABl. C 191 vom 29.6.2012, S. 76.

(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*.

(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.***

Änderungsantrag 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 EU-Vorschriften 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.

Begründung

Technische Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen umfassen Maßnahmen zur Verringerung des Fahrzeuggewichts, wohingegen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms wie etwa Schalldämmungen meistens das Fahrzeuggewicht und somit auch den CO₂-Ausstoß erhöhen. Zudem erhöhen lärmreduzierende Dämmungen das Risiko eines Motorbrands.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) 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 zum Umgebungslärm 2002/49/EG weiter untersucht werden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(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.

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 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.***

Begründung

Auch die Art und Qualität des Fahrbahnbelags wirken sich auf die durch den Straßenverkehr verursachten Geräuschemissionen aus. Daher bedarf es eines umfassenden europäischen Ansatzes, bei dem die Akustik des Fahrbahnbelags berücksichtigt wird.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

(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.

(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.

Begründung

Auch die Art und Qualität des Fahrbahnbelags wirken sich auf die durch den Straßenverkehr verursachten Geräuschemissionen aus. Daher bedarf es eines umfassenden europäischen Ansatzes, bei dem die Akustik des Fahrbahnbelags berücksichtigt wird.

Änderungsantrag 6

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8a (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.

Änderungsantrag 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 EU 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.

Begründung

Die Verordnung sollte den früheren Zielsetzungen und Bestrebungen der Europäischen Union entsprechen.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 10

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8e) Als besonders wichtig werden Maßnahmen erachtet, die zur Entwicklung/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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Begründung

Die nationalen und kommunalen Gebietskörperschaften könnten daran interessiert sein, Anreize, wie beispielsweise besondere Kaufbedingungen oder den bevorzugten Zugang von leiseren Fahrzeugen zu bestimmten Gebieten bzw. bevorzugte Lieferzeiten für solche Fahrzeuge zu schaffen, um den Erwerb und die Nutzung leiserer Fahrzeuge als Mittel zur Verringerung des Verkehrslärms in lärmempfindlichen Gebieten oder Lärm-Hotspots gemäß der in der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12) niedergelegten Lärmkartierung zu fördern.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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 der Motoren, Fahrzeuge 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.

Änderungsantrag 16

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10a (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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 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***

(12) Damit die Kommission die technischen Anforderungen dieser Verordnung an technische und

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 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.

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-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.

Begründung

Diese Änderung ist notwendig, um den Kommissionsvorschlag an die neue Standardformulierung für Bestimmungen bezüglich delegierter Rechtsakte anzugleichen und um die Anhänge zu präzisieren. Letztere sollten mittels delegierter Rechtsakte änderbar sein.

Änderungsantrag 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 Lärminderung als Maßnahmen zur Veränderung der Zusammensetzung des Straßenbelags, mit dem die Fahrzeugreifen in Kontakt kommen. Letztere Lärmreduktion wäre technisch deutlich einfacher herzustellen. Mit bereits vorhandenen Asphaltarten wie Flüsterasphalt, Asphalten mit lärmmindernden Eigenschaften oder lärmoptimiertem 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.

Änderungsantrag 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

(i) 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;

(ii) 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:

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

– 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;

– 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.

Änderungsantrag 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.

Begründung

Um sicherzustellen, dass die Verbraucher Zugang zu relevanten Informationen haben, wenn sie den Kauf eines Fahrzeugs in Erwägung ziehen, sollten Informationen über die Geräuschemissionen allgemein verfügbar gemacht werden (Der vorgeschlagene Wortlaut würde mit Artikel 3 der Verordnung 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen, darunter Angaben zu Geräuschemissionen, im Einklang stehen).

Änderungsantrag 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.

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die Verbraucher, wenn sie den Kauf eines Fahrzeugs erwägen, uneingeschränkt Zugang zu den sachdienlichen Informationen haben, sollten die Angaben zum Geräuschpegel allgemein verbreitet werden.

Änderungsantrag 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.

Begründung

Bei der Durchführung der vorgeschriebenen technischen Kontrolle der Fahrzeuge (bei der festgestellt werden soll, ob der Geräuschpegel des kontrollierten Fahrzeugs den zulässigen Wert nicht überschreitet) sollten sich die Mitgliedstaaten auf die den Geräuschpegel betreffenden Angaben in der EU-Typgenehmigung und nicht auf irgendwelche anderen Kriterien stützen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 b (neu)

Artikel 4b

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 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 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.

Begründung

Im Sinne eines gut funktionierenden Binnenmarkts und eines gesunden Wettbewerbs zwischen den Industriesektoren ist es wichtig, für ein hohes Maß an Marktüberwachung im Hinblick auf Produkte zu sorgen, die sich innerhalb der Gemeinschaft im Verkehr befinden, und auf Produkte, die von außerhalb des EWR auf den Markt gebracht werden. Daher sind die Mitgliedstaaten und ihre Marktüberwachungsbehörden dazu angehalten, die Einhaltung der in dieser Verordnung niedergelegten Anforderungen zu prüfen und zu überwachen. Dies ist besonders wichtig, um dem notwendigen Schutz der öffentlichen Interessen, wie beispielsweise Gesundheit und Sicherheit im Allgemeinen, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Verbraucher- und Umweltschutz sowie Sicherheitsüberwachung, gerecht zu werden.

Änderungsantrag 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

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.

sie gegen Korrosionseinflüsse, denen sie je nach den Einsatzbedingungen des Fahrzeugs **und den unterschiedlichen regionalen Klimabedingungen** ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.

Änderungsantrag 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 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 ***und auf die nächste Ganzzahl gerundete*** 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. Um diesen Vorschlag an andere EU-Rechtsvorschriften für Geräuschemissionen angleichen zu können, sollten die gemessenen Emissionswerte systematisch festgehalten werden. In allen Verordnungen werden die Endergebnisse in Ganzzahlen angegeben. Es wird vorgeschlagen, diese Vorgehensweise in der vorliegenden Verordnung beizubehalten.

Änderungsantrag 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.***

Begründung

In Bezug auf den ursprünglichen Vorschlag der Kommission war keine geeignete Folgenabschätzung auf der Grundlage der erforderlichen neuen Fahrzeugklassifizierung vorgesehen. Daher muss vor weiteren bedeutenden Senkungen unbedingt eine Folgenabschätzung vorgenommen werden. Nach dem Abschluss der Überprüfung können die Grenzwerte für Phase 2 unter Einhaltung der allseits bekannten Vorlaufzeit, die die Industrie für die technologische Entwicklung benötigt, in Kraft treten.

Änderungsantrag 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.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsätze 1 a und 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. 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.

1b. 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 .

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 32

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. 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 cm³ 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;

Begründung

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

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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 unvertretbarer Weise** vom Prüfergebnis abweichen.

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 vom Prüfergebnis abweichen.

Begründung

Alltägliche, unter durchschnittlichen Bedingungen gemessene Geräuschemissionen dürfen nicht vom Prüfergebnis abweichen.

Änderungsantrag 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.***

Begründung

Dient der eindeutigeren Formulierung der Bestimmung. Die gesetzgeberische Absicht besteht

darin, Lücken in der Verordnung zu schließen oder zu vermeiden.

Änderungsantrag 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.***

Begründung

Artikel 8 muss in vollem Umfang Anwendung finden, damit für die erforderliche Rechtssicherheit gesorgt ist.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 8a

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.

Änderungsantrag 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.*

Begründung

Die Qualität von Straßenbelägen wirkt sich in erheblichem Maße auf die Reifenrollgeräuschemissionen von Fahrzeugen aus. Bislang existiert kein strategisches Konzept für einen Gesamtüberblick über die Straßenqualität in der EU. Durch den oben genannten Vorschlag wären die Mitgliedstaaten und Gemeinden in der Lage, zu ermitteln, wo eine Verbesserung des Straßenbelags sinnvoll wäre und eine Verringerung des Umgebungslärms zur Folge hätte.

Änderungsantrag 38

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9**

Vorschlag der Kommission

Artikel 9

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

Geänderter Text

Artikel 9

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 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. nach 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 für eine Bestimmung für den maximalen Geräuschpegel von in Fahrzeugen eingebauten AVAS.

Änderungsantrag 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 bis **II und IV bis XII** 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 Aspekte dem Gesetzgebungsakt selbst vorbehalten sind. Die Bestimmungen in Anhang III, d.h. die Geräuschgrenzwerte und die Vorlaufzeiten (Phasen), sind wesentliche Aspekte des Vorschlags und müssen daher den Mitgesetzgebern vorbehalten sein. Diese Änderung ist auch notwendig, um den Kommissionsvorschlag an die neue Standardformulierung für Bestimmungen bezüglich delegierter Rechtsakte anzugleichen.

Änderungsantrag 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

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.

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 EU 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.***

Begründung

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

Änderungsantrag 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.***

Begründung

Diese Änderung ist notwendig, um den Kommissionsvorschlag an die neue Standardformulierung für Bestimmungen bezüglich delegierter Rechtsakte anzugleichen.

Änderungsantrag 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.**

Begründung

Die Dauer der Befugnisübertragung an die Kommission sollte auf einen Zeitraum von fünf Jahren beschränkt werden, der verlängerbar ist, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, wie die Erstellung eines Berichts, und sofern das Parlament oder der Rat keine Einwände erhebt. Dieser Änderungsantrag trägt der neuen Standardformulierung für delegierte Rechtsakte Rechnung.

Änderungsantrag 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**

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 darin genannten Befugnisse. **Er** wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem **im Beschluss über den Widerruf**

berührt nicht die Gültigkeit bereits in Kraft **getretener delegierter Rechtsakte**.

angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit **von delegierten Rechtsakten, die** bereits in Kraft **sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt**.

Begründung

Diese Änderung ist notwendig, um den Kommissionsvorschlag an die neue Standardformulierung für Bestimmungen bezüglich delegierter Rechtsakte anzugleichen.

Änderungsantrag 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.

Begründung

Diese Änderung ist notwendig, um den Kommissionsvorschlag an die neue Standardformulierung für Bestimmungen bezüglich delegierter Rechtsakte anzugleichen.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 12

entfällt

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 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.***

Begründung

Artikel 12 ist angesichts des Wortlauts von Artikel 11 Absatz 5 überflüssig. Diese Änderung würde daher den Kommissionsvorschlag an die neue Standardformulierung für Bestimmungen bezüglich delegierter Rechtsakte angleichen.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

Begründung

Die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens ist nicht ordnungsgemäß begründet worden (weder in Artikel 10 noch in den Erwägungen). Daher sollte Artikel 13 gestrichen werden.

Änderungsantrag 47

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Alle derzeitigen Lärmvorschriften sehen bei der Produktion eine Toleranz vor.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Ziffer 3.2.1. – Satz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Alle derzeitigen Lärmvorschriften sehen bei der Produktion eine Toleranz vor.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Ziffer 3.2.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
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 mindestens den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.	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.

^{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 (*ABl. L 231 vom 29.8.2008, S. 19*) sollten auf Verlangen des Herstellers nicht für Typgenehmigungsprüfungen und für Messungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion verwendet werden.

^{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.

Begründung

Der Änderungsantrag entspricht den in der 53. Sitzung der Arbeitsgruppe Lärmschutz (eine Gruppe von Lärmfachleuten innerhalb der für die Entwicklung weltweit gültiger harmonisierter Fahrzeugnormen zuständigen Arbeitsgruppe 29 der UN/ECE in Genf, der auch die Europäische Kommission als Mitglied angehört) im Jahre 2011 gefassten Beschlüssen.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Ziffer 4.1.2.1.4.1

Vorschlag der Kommission

4.1.2.1.4.1. Fahrzeuge mit manuellem Getriebe und mit verriegeltem automatischem, adaptivem oder stufenlosem (CVT-)Getriebe:

Die Gangwahl ist nach einer der folgenden Regeln zu treffen:

(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/s²** 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.

Geänderter Text

4.1.2.1.4.1. Fahrzeuge mit manuellem Getriebe und mit verriegeltem automatischem, adaptivem oder stufenlosem (CVT-)Getriebe:

Die Gangwahl ist nach einer der folgenden Regeln zu treffen:

(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/s²** 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 m/s²**, 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 m/s²**, so ist der niedrigste Gang zu wählen, in dem die Beschleunigung kleiner als **3,0 m/s²** 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 m/s²** 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.

Überschreitet die Beschleunigung im Gang i nicht den Wert von **2,0 m/s²**, 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 m/s²**, so ist der niedrigste Gang zu wählen, in dem die Beschleunigung kleiner als **2,0 m/s²** 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 **2,0 m/s²** 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.

Begründung

Die Statistiken zu Fahrzeugen im Normalgebrauch, die für die Entwicklung des neuen weltweiten Prüfverfahrens für leichte Kraftfahrzeuge (WLTP – Worldwide Light Duty Test Procedure) verwendet wurden, machen deutlich, dass eine Beschleunigung von mehr als 2 m/s² nicht gerechtfertigt ist. Darüber hinaus lag dem obligatorischen Überwachungsverfahren für diese Verordnung zwischen 2007 und 2010 eine Prüfgröße von 2m/s² zu Grunde.

Änderungsantrag 51

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	Grenzwerte für die Typgenehmigung	Grenzwerte für die Zulassung, den Verkauf

		neuer Fahrzeugtypen		neuer Fahrzeugtypen		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	Geländefahrzeug*	Allgemein	Geländefahrzeug*	Allgemein	Geländefahrzeug*
<i>M</i>	Fahrzeuge zur Personenbeförderung						
<i>M₁</i>	Anzahl Sitzplätze ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs-Masse-Verhältnis > 150 kW/Tonne	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2 Tonne n	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; 2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse ≤ 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse ≤ 5 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	Fahrzeuge zur Güterbeförderung						
<i>N₁</i>	Masse ≤ 2 Tonnen	71	71	69	69	69	69
<i>N₁</i>	2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	72	73	70	71	70	71
<i>N₂</i>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung < 75 kW	74	75	72	73	72	73
<i>N₂</i>	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen;	75	76	73	74	73	74

	<i>75 ≤ Motornennleistung < 150 kW</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>
<i>*</i>	<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.</i>						
<i>**</i>	<i>Für Fahrzeuge der Klasse M1 gelten die höheren Grenzwerte für Geländefahrzeuge nur, wenn die zulässige Gesamtmasse mehr als 2 Tonnen beträgt.</i>						

Geänderter Text

Anhang III Grenzwerte

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

<i>Fahrzeugklasse</i>	<i>Beschreibung der Fahrzeugklasse</i>	<i>Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen in dB(A) [Dezibel(A)]*</i>	<i>Grenzwerte für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen sowie für die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen in dB(A) [Dezibel(A)]*</i>
		<i>Phase 1 gültig ab [6 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>	<i>Phase 2 gültig ab [8 Jahre nach der Veröffentlichung]</i>
<i>M</i>	<i>Fahrzeuge zur Personenbeförderung</i>		
<i>M₁</i>	<i>Anzahl Sitzplätze ≤ 9 ≤ 125 kW/Tonne</i>	<i>68</i>	<i>68</i>
	<i>Anzahl Sitzplätze ≤ 9; 125 kW/Tonne < Leistungs-Masse-Verhältnis ≤ 150kW/Tonne</i>	<i>69</i>	<i>69</i>
	<i>Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs-Masse-Verhältnis > 150kW/T</i>	<i>71</i>	<i>71</i>

	ohne		
M₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2,5 Tonnen	69	69
	Anzahl Sitzplätze > 9; 2,5 Tonnen < Masse < 3,5 Tonnen	71	71
	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse < 5 Tonnen;	72	72
M₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung ≤ 180 kW	73	73
	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; 180 kW < Motornennleist ung ≤ 250 kW	75	75
	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung > 250 kW	76	76
N	Fahrzeuge zur Güterbeförderung		
N₁	Masse < 2,5 Tonnen	69	69
	2,5 Tonnen < Masse < 3,5 Tonnen	70	70
N₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	72	72
	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	75	75
N₃	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung ≤ 180 kW	75	75
	Masse > 12 Tonnen; 180 kW < Motornennleist ung ≤ 250 kW	77	77
	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung > 250 kW	79	79
*	<i>Für Fahrzeuge, die die entsprechende Definition für Geländefahrzeuge nach Anhang II Abschnitt A Nummer 4 der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen, werden die Grenzwerte um 1dB erhöht.</i>		

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung 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 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. ***Die in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion geltenden Anforderungen sind erfüllt, wenn die in Anhang III festgelegten Grenzwerte zuzüglich eines Spielraums von 1 dB(A) eingehalten werden.***

Begründung

Im Einklang mit anderen Verordnungen, wie etwa der Verordnung 661/2009, sowie im Einklang mit den derzeit geltenden Rechtsvorschriften ist ein zusätzlicher Spielraum von +1 dB für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion vorgesehen.

Änderungsantrag 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.***

Begründung

Die Norm ISO 10844:1994 wurde im März 2011 aktualisiert und in die neue Norm ISO 10844:2011 umgewandelt. Jedoch ist der Wortlaut noch nicht in alle UN/ECE-Regelungen zu Prüfeinrichtungen für Fahrzeuge und Reifen aufgenommen worden. Daher ist es wichtig, einen Übergangszeitraum für den Zeitraum zwischen diesen beiden Normen einzurichten und den Herstellern somit zu ermöglichen, die Prüfstrecken gegebenenfalls zu erneuern, und der UN/ECE Gelegenheit zu geben, die Bezugnahme auf die neue Norm in ihre eigenen Regelungen zu übernehmen.

Änderungsantrag 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:**

Begründung

Diese Anforderung sollte mit Anhang VII Nummer 1 dieser Verordnung und mit der Arbeit der UN/ECE übereinstimmen. Die Anforderungen a bis g dieses Absatzes wurden der Norm ISO 10844:2011 entnommen. Jedoch ist diese Norm noch nicht Teil einer UN/ECE-Regelung. Daher muss für einen Zeitraum von fünf Jahren auch auf die vorausgehende Fassung der Norm ISO 10844:1994 Bezug genommen werden, damit die UN/ECE ihre Regelungen ändern kann und damit an den Prüfeinrichtungen die Änderungen vorgenommen werden können, die in der Fassung dieser Norm aus dem Jahr 2011 niedergelegt sind.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VII – Punkt 4.3.

Vorschlag der Kommission

4.3. 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

Geänderter Text

4.3. 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**.

vorgegebenen Mindeststrukturtiefe zu vergleichen. Zur Beschreibung des Vorgangs siehe Norm **ISO 10844:2011**.

Begründung

Die Verordnung sollte den aktuellen ISO-Normen entsprechen.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VIII – Punkt 2.3. – Zeile – "Beschleunigung des Fahrzeugs"

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Die im Vorschlag der Kommission niedergelegte Beschleunigung für die ASEP-Prüfung entspricht nicht den Fahrbedingungen im Stadtverkehr. Darüber hinaus wird die Prüfung immer komplexer und ist bei höherer Beschleunigung schwierig zu wiederholen. Der für ASEP genutzte Datensatz leitet sich nicht aus den Daten der Methode B ab. In der Tat hängen die Methode B und ASEP nicht zusammen, weswegen sich eine Änderung der Methode B nicht auf die ASEP-Prüfung auswirkt. Darüber hinaus wurde für die Änderung von 4,0 zu 5,0 m/s² keine Folgenabschätzung durchgeführt.

Änderungsantrag 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.

Begründung

Die Kalibrierung des Seriengetriebes ist aus folgenden Gründen zu verwenden: Da das Getriebe außerhalb seiner „normalen“ Parameter genutzt werden muss, muss eine

Kalibrierung erfolgen, damit die gewählten Gänge während der ASEP-Prüfung „blockiert“ werden können. Diesbezüglich gibt es für Serienfahrzeuge keine spezifische Kalibrierung. Daher kann die CoP-Prüfung (Übereinstimmung der Produktion) nicht abgewickelt werden; nichtlineare Beschleunigung: Das Blockieren des Getriebes in einem höheren Gang beim Einsatz der vollen Motorleistung aus niedrigen Drehzahlen (Umdrehungen pro Minute) kann dazu führen, dass die Motordrehzahl instabil wird. Diese Instabilität geht auf den Schlupf des Drehmomentwandlers bei niedrigen Drehzahlen zurück.

Änderungsantrag 58

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 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.

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

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.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang IX – Teil A – Nummer 4 – Buchstaben b und c

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
<u>Anhang IX</u>	
(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

<u>Anhang IX</u>	
(b)	Das vom AVAS zu erzeugende Geräusch <i>muss</i> eindeutig auf das Fahrzeugverhalten <i>und die Fahrtrichtung</i> hinweisen, z. B. durch eine automatische Veränderung des Geräuschpegels oder von Merkmalen gekoppelt an die Geschwindigkeit des Fahrzeugs.
(c)	Der vom AVAS erzeugte Geräuschpegel <i>darf</i> 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.

BEGRÜNDUNG

Das Hauptziel des Vorschlags der Kommission über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen besteht darin, die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Maßnahmen zur Verringerung des Geräuschpegels von Kraftfahrzeugen zu schützen.

Mit dem Vorschlag soll ein neues Prüfverfahren zur Messung des Geräuschpegels von Kraftfahrzeugen, ferner sollen neue Geräuschgrenzwerte für diverse Kategorien von leichten, mittelgroßen und schweren Fahrzeugen eingeführt werden.

Die allgemeine Ausrichtung des Kommissionsvorschlags ist zu begrüßen, da dieser Vorschlag einen wichtigen Fortschritt zur Bekämpfung der Auswirkungen der Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen auf die öffentliche Gesundheit und die Umwelt darstellt. Es wäre jedoch von Vorteil, wenn der Vorschlag der Kommission noch um ein paar Hinzufügungen und technische Anpassungen ergänzt würde, insbesondere damit Anreize für die Herstellung und den Kauf von Kraftfahrzeugen mit niedrigeren Geräuschpegeln geschaffen würden. Es sei auch darauf verwiesen, dass der Lärm, den Kraftfahrzeuge verursachen, von multiplen Quellen stammt, unter anderen vom Motor, von den Reifen, den Straßenbelägen, hinzu kommt auch der aerodynamische Lärm.

Im Vorschlag der Kommission wird derzeit nicht genug Wert auf die Information der Verbraucher über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen gelegt. Der Berichterstatter spricht sich für die Einführung eines Systems der Kennzeichnung für Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen aus, damit geräuscharme Fahrzeuge gefördert werden und der Verbraucher vor dem Kauf eines Fahrzeugs in Kenntnis der Sachlage eine Entscheidung treffen kann.

Die Qualität von Straßenbelägen wirkt sich entscheidend auf die Reifenrollgeräuschemissionen von Fahrzeugen aus. Der Vorschlag der Kommission könnte noch verbessert werden, wenn ein Straßenklassifizierungssystem eingeführt würde, anhand dessen die Mitgliedstaaten und ihre nationalen und lokalen Behörden die Qualität ihrer Straßenbeläge effizienter überwachen und bewerten könnten, mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die Geräuschpegel generell zu reduzieren.

Der Berichterstatter möchte ebenfalls eine Reihe von Änderungsanträgen zu den technischen Anforderungen für die Messverfahren betreffend die Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen vorschlagen, sowie zu den Bestimmungen über die Grenzwerte, damit der Vorschlag im Einklang mit den technischen Entwicklungen bei den Prüfverfahren auf den neuesten Stand gebracht und die allgemeine Machbarkeit in Bezug auf die Anforderungen verbessert werden kann. Dies würde Änderungen zu den Vorschriften über die Profiltiefe der Reifen und zur Beschleunigung in Bezug auf die Bedingungen für die Übersetzung umfassen. Der Berichterstatter schlägt ebenfalls bestimmte Änderungen in Bezug auf die Kategorisierung von Fahrzeugen vor, was die Anwendbarkeit der Geräuschgrenzwerte betrifft.

Schließlich stellt die Festsetzung von Grenzwerten (und der Daten, an dem diese Werte zur Anwendung kommen) für die Fahrzeugkategorien nach Anhang III des Kommissionsvorschlags ein wesentliches Element der Verordnung dar, das von den Mitgesetzgebern festgelegt werden sollte. Der Berichterstatter kann daher dem Vorschlag, der

Kommission die Befugnis zu übertragen, diese Aspekte der Verordnung mittels delegierter Rechtsakte zu ändern, nicht zustimmen, und schlägt daher vor, dass alle künftigen Änderungen durch Mitentscheidung im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens umgesetzt werden.

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

KURZE BEGRÜNDUNG

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 CO₂-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 CO₂-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 Wohngebieten oder Fahrten zu bestimmten Tageszeiten gestatten. Es gibt bereits Kennzeichnungen für CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen¹ 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 CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen²) 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 Fahrzeuge³ 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 -
wartungsinformationen⁴). Die
technischen Anforderungen in Bezug auf
Grenzwerte für CO₂- und
Schadstoffemissionen dürfen nicht den
Vorschriften zur Verringerung der
Geräuschemissionen zuwiderlaufen. Die
EU-Typgenehmigungsvorschriften sollten
daher eine Balance zwischen den
verschiedenen Zielsetzungen finden.***

¹ *ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.*

² *ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.*

³ *ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.*

⁴ *ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.*

Begründung

Technische Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen umfassen Maßnahmen zur Verringerung des Fahrzeuggewichts, wohingegen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms wie etwa Schalldämmungen meistens das Fahrzeuggewicht und somit auch den CO₂-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 CO₂-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, Asphalte mit lärmmindernden 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)

(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**

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

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 $17 \leq 0,15 \times S$ 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 .

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 CO₂-Emissionen
beim Marketing für neue
Personenkraftwagen¹ aufgenommen
werden. Der Hinweis auf
Geräuschemissionen erfolgt in derselben
Weise wie bei CO₂-Emissionen.***

¹ ***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

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

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

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.

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/s²** 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/s²** 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/s² 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

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 $3,0 \text{ m/s}^2$, sind beide Gänge für die Prüfung zu verwenden. Der Gewichtungsfaktor bezüglich der Referenzbeschleunigung $a_{\text{wot ref}}$ errechnet sich wie folgt: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot}}(i+1)) / (a_{\text{wot}}(i) - a_{\text{wot}}(i+1))$

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

Begründung

Um die Situation im echten Stadtverkehr zu simulieren, sollte die Höchstbeschleunigung auf $2,0 \text{ m/s}^2$ 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 $3,0 \text{ m/s}^2$, 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 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.

Geänderter Text

(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 $2,0 \text{ m/s}^2$ 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.

Begründung

Um die Situation im echten Stadtverkehr zu simulieren, sollte die Höchstbeschleunigung auf $2,0 \text{ m/s}^2$ 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 Veröffentlichung]		Phase 2 gültig ab [5 Jahre nach der Veröffentlichung]		Phase 3 gültig ab [7 Jahre nach der Veröffentlichung]	
		All- ge- mein	Gelände- fahrzeug*	All- ge- mein	Gelände- fahrzeug*	All- ge- mein	Gelände- fahrzeug*
M	Fahrzeuge zur Personenbeförderung						
M₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs-Masse- Verhältnis > 150 kW/Tonne	71	71	69	69	69	69
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2 Tonnen	72	72	70	70	70	70
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	73	74	71	72	71	72
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse ≤ 5 Tonnen ; Motornennleistung < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse ≤ 5 Tonnen ; Motornennleistung ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9;	75	76	73	74	73	74

	Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW						
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fahrzeuge zur Güterbeförderung						
N ₁	Masse ≤ 2 Tonnen	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung < 7 5 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; 75 ≤ Motornennleistun g < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 Tonnen < Masse ≤ 12 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	Masse > 12 Tonnen; 75 ≤ Motornennleistung < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

* 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***
	Fahrzeuge zur Personen- und Güterbeförde- rung*****							
M ₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs- Masse- Verhältnis ≤ 120 kW/Tonne	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M ₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; 120 kW/ Tonne < Leistungs- Masse- Verhältnis ≤ 160 kW/Tonne	73	74	72	73	71	72	68
M ₁	Anzahl Sitzplätze ≤ 9; Leistungs- Masse- Verhältnis > 160 kW/Tonne	75	76	74	75	73	74	70
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2,5 Tonnen; Motornenn- leistung < 75 kW	71	72	69	70	69	70	68

M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse ≤ 2,5 Tonnen ; Motorleistung ≥ 75 kW	72	73	70	71	70	71	69
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 2,5 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	74	75	72	73	71	72	70
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 3,5 Tonnen	76	77	73	74	72	73	71
N ₁	Masse ≤ 2,5 Tonnen	72	73	71	72	71	72	69
N ₁	2,5 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	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 Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen *****</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 Veröffentlichung] *****</i>
		<i>Allgemein</i>	<i>Gelände-fahrzeug*</i>	<i>Allgemein</i>	<i>Gelände-fahrzeug*</i>	<i>Allgemein</i>	<i>Gelände-fahrzeug*</i>	<i>Allgemein ***</i>
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motorleistung ≤ 100 kW	74	75	73	74	72	73	71
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; 100 kW <	76	77	74	75	73	74	72

	Motornennleistung \leq 180 kW							
M_3	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; 180 < Motornennleistung \leq 250 kW	78	79	78	79	76	77	75
M_3	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung > 250 kW	80	81	79	80	78	79	77
N_2	3,5 Tonnen < Masse \leq 12 Tonnen; Motornennleistung < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71
N_2	3,5 Tonnen < Masse \leq 12 Tonnen; 75 \leq Motornennleistung < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N_2	3,5 Tonnen < Masse \leq 12 Tonnen; 150 kW \leq Motornennleistung	78	79	77	78	77	78	74
N_3	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N_3	Masse > 12 Tonnen; 100 \leq Motornennleistung < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N_3	Masse >	81	82	80	81	79	80	77

	<i>12 Tonnen; 150 ≤ Motor- nennleistung < 250 kW</i>							
<i>N₃</i>	<i>Masse > 12 Tonnen Motornenn- leistung ≥ 250 kW</i>	<i>82</i>	<i>83</i>	<i>81</i>	<i>82</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>79</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, 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

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.

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.

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.

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

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

20.6.2012

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

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))

Verfasser der Stellungnahme: Gilles Pargneaux

KURZE BEGRÜNDUNG

1. Einführung

Der Vorschlag für eine Verordnung betrifft Personenkraftwagen, Lieferfahrzeuge (leichte Nutzfahrzeuge), Omnibusse, Kleinlieferwagen, Reisebusse und Lastkraftwagen. Derzeit werden die Geräuschemissionen von Fahrzeugen mit vier Rädern in der Richtlinie 70/157/EWG und 12 weiteren Richtlinien festgelegt. Die Kommission möchte den derzeitigen Rechtsrahmen modernisieren, um die folgenden wichtigsten Ziele zu erreichen:

- **Vereinfachung des Rechtsrahmens:** Die Richtlinie 70/157/EG und die 12 damit zusammenhängenden Einzelrichtlinien sollen aufgehoben und durch die vorgeschlagene Verordnung, in der der Geltungsbereich und die grundlegenden Bestimmungen festgelegt werden, ersetzt werden.

- **Einführung eines neuen Prüfverfahrens:** Die Arbeitsgruppe UN/ECE hat 2007 ein neues Prüfverfahren erarbeitet. Dieses neue Verfahren führt im Vergleich zu dem in der Richtlinie 70/157/EWG vorgesehenen alten Verfahren zu um 2 dB niedrigeren Werten. Die Europäische Kommission hat, nachdem sie dieses neue Verfahren während drei Jahren getestet hat, dessen Wirksamkeit in einer Folgenabschätzung nachgewiesen.

- **Änderung der Grenzwerte:** Die Kommission schlägt eine allmähliche Senkung der Lärmemissionen vor, die je nach Fahrzeugart unterschiedlich aussieht:

- für leichte und mittelschwere Fahrzeuge eine Senkung um 4 dB, die fünf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung wirksam werden soll. Diese Senkung soll in zwei

Schritten erreicht werden: In einem ersten Schritt sollen 2014 die Werte um 2 dB und in einem weiteren Schritt 2017 um weitere 2 dB gesenkt werden. Der Geräuschpegel von Fahrzeugen dürfte demnach den Wert von 68 dB nicht mehr überschreiten;

- für schwere Fahrzeuge eine Senkung um 3 dB, die fünf Jahre nach Inkrafttreten der Rechtsvorschriften wirksam werden soll. 2014 werden die Werte um 1 dB und 2017 um weitere 2 dB gesenkt. Der Geräuschpegel je LKW dürfte demnach den Wert von 78 dB nicht mehr überschreiten.

- Notwendigkeit eines Mindestgeräuschpegels für Elektro- und Elektrohybridfahrzeuge: Vorschriften betreffend „akustische Systeme für herannahende Fahrzeuge“ werden gewährleisten, dass nur Fahrzeuge mit einem angemessenen Geräusch zur Anwendung kommen, was ferner zu einer Harmonisierung der angewandten Technik führen wird. Die Europäische Kommission weist darauf hin, dass die Montage als solche eine Option im Ermessen der Fahrzeughersteller bleibt.

2. Verkehrspolitische Dimension des Vorschlags

Anwendungsbereich der Verordnung

Im Gegensatz zu dem folgenden Vorschlag für eine Verordnung gibt es keine Rechtsvorschriften über den Geräuschpegel von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen. Um diese Rechtslücke zu schließen, schlägt ihr Verfasser der Stellungnahme vor, in den Text einen Hinweis auf die Notwendigkeit spezifischerer europäischer Rechtsvorschriften über die durch zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge verursachte Lärmbelastigung aufzunehmen.

Neue Grenzwerte

Ihr Verfasser der Stellungnahme schlägt vor, die Frist, innerhalb derer die neuen Grenzwerte erreicht werden müssen, zu verlängern. Bei leichten und mittelschweren Fahrzeugen befürwortet ihr Verfasser der Stellungnahme eine Senkung um 4 dB, die sieben Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung wirksam wird. Diese Senkung würde in zwei Schritten erfolgen: Dabei sollen die Werte zunächst 2014 um 2 dB und dann 2019 um weitere 2 dB gesenkt werden.

Was die Lastkraftwagen anbelangt, so unterstützt der Verfasser der Stellungnahme den derzeitigen Vorschlag der Europäischen Kommission.

Mindestgeräuschpegel für Elektro- und Elektrohybridfahrzeuge

Die Wahrscheinlichkeit, dass Elektrofahrzeuge in einen Unfall in der Stadt verwickelt werden, ist, da sie völlig geräuschlos sind und daher von schwächeren Verkehrsteilnehmern, vor allem von blinden Menschen, nicht wahrgenommen werden können, zweimal höher als bei anderen Fahrzeugen. Deshalb schlägt ihr Verfasser vor, dass die Montage einer akustischen Warnvorrichtung für die Fahrzeughersteller verbindlich vorgeschrieben wird und nicht eine Option darstellt, wie dies die Europäische Kommission vorsieht.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr 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

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***.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

(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.

(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**. 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 Sorge tragen, dass Reifen in Bezug auf deren Geräuschpegel gekennzeichnet werden.**

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Um sicherzustellen, dass eine Reduzierung der Fahrzeuggeräusche nicht zu einer Einschränkung der Verkehrssicherheit führt, sollte die Kommission die Möglichkeit prüfen, die Anhänge dieser Verordnung so zu ändern, dass gewährleistet ist, dass die Fahrzeuge nicht zum Bestehen der Geräuschemissionsprüfungen mit leiseren, aber weniger sicheren Reifen ausgerüstet werden, die dann auf öffentlichen Straßen verwendet werden. Dieses Ziel könnte erreicht werden, indem genauere Anforderungen dafür festgelegt werden, welche Reifentypen gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 661/2009 und (EG) Nr. 1222/2009 für die verschiedenen Klassen von Fahrzeugen verwendet werden dürfen.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8b) Als besonders wichtig werden Maßnahmen erachtet, die zur Entwicklung/Verbesserung der Infrastruktur getroffen werden können, um die Leistungen der Fahrzeuge im Hinblick auf die Verringerung des Lärmpegels zu optimieren, wie die umfassende Nutzung von Lärmschutzwänden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Im Sinne der Transparenz sollte die Kommission die Möglichkeit prüfen, den Anwendungsbereich der 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 auszudehnen und Informationen über den Geräuschpegel der Fahrzeuge darin aufzunehmen.

¹ ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

Änderungsantrag 6

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.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Die Vorteile für die Umwelt, die von Elektro- und Elektrohybridfahrzeugen im Straßenverkehr erwartet werden, haben zu einer wesentlichen Senkung des Geräuschpegels solcher Fahrzeuge geführt. Dadurch ist eine bedeutende Geräuschquelle weggefallen, durch die Fußgänger und Radfahrer mit Sehbehinderung sowie andere Verkehrsteilnehmer davor gewarnt wurden, dass sich ein Straßenfahrzeug nähert, sich in der Nähe befindet oder sich entfernt. Aus diesem Grund entwickelt die Industrie akustische Systeme, die dieses fehlende akustische Signal in Elektro- und Elektrohybridfahrzeugen ausgleichen. Die Leistung akustischer Systeme für herannahende Fahrzeuge sollte harmonisiert werden. Die Montage solcher Systeme sollte ***jedoch eine Option im Ermessen der Fahrzeughersteller bleiben.***

Geänderter Text

(10) Die Vorteile für die Umwelt, die von Elektro- und Elektrohybridfahrzeugen im Straßenverkehr erwartet werden, haben zu einer wesentlichen Senkung des Geräuschpegels solcher Fahrzeuge geführt. Dadurch ist eine bedeutende Geräuschquelle weggefallen, durch die Fußgänger und Radfahrer mit Sehbehinderung sowie andere Verkehrsteilnehmer davor gewarnt wurden, dass sich ein Straßenfahrzeug nähert, sich in der Nähe befindet oder sich entfernt. Aus diesem Grund entwickelt die Industrie akustische Systeme, die dieses fehlende akustische Signal in Elektro- und Elektrohybridfahrzeugen ausgleichen. Die Leistung akustischer Systeme für herannahende Fahrzeuge sollte harmonisiert werden. Die Montage solcher Systeme sollte ***für alle*** Fahrzeughersteller ***verbindlich sein. Die Kommission sollte ferner aufgefordert werden, zu prüfen, inwiefern aktive akustische und optische Sicherheitssysteme, die in Personenkraftwagen installiert werden können, dazu beitragen können, die angestrebte Verbesserung der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer in städtischen Gebieten zu verwirklichen.***

Änderungsantrag 8

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Da es keine Rechtsvorschriften zum Geräuschpegel von zwei- oder dreirädrigen Fahrzeugen gibt, ist es zweckmäßig, dass die Kommission diesbezüglich einen neuen Vorschlag für einen Rechtsakt vorlegt. Es ist im Interesse der Europäischen Union, dass

sie wie für die in dieser Verordnung behandelten Fahrzeuge mit vier Rädern auch Vorschriften über die Lärmbelästigung durch die obengenannten Fahrzeuge erlässt. Mit Hilfe einer speziellen Verordnung für Kraftfahrzeuge mit mindestens zwei Rädern könnten auf der Grundlage eines verbesserten Prüfverfahrens die Möglichkeiten für die Einführung strengerer Grenzwerte beurteilt werden, mit dem Ziel, dafür zu sorgen, dass die in Verkehr gebrachten Fahrzeuge tatsächlich geräuscharmer sind.

Begründung

Der Geräuschpegel der Kraftfahrzeuge mit mindestens zwei Rädern sollte ebenfalls Gegenstand einer speziellen Verordnung sein. Die von diesen Fahrzeugen ausgehende Lärmbelästigung ist die, unter der die Bevölkerung am meisten leidet. Sie ist entweder auf rücksichtsloses Fahrverhalten oder auf die Nutzung einer manipulierten, beschädigten oder nicht den Anforderungen entsprechende Auspuffanlage zurückzuführen.

Änderungsantrag 9

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 den Stadtgebieten, in denen es kaum oder gar keinen elektrischen und/oder unterirdischen öffentlichen Verkehr, kaum oder gar keine Möglichkeit der Fahrbewegung zu Fuß oder per Fahrrad gibt. Dem Ziel, das das Europäische Parlament in seiner Entschließung vom 15. Dezember 2011 zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“¹ festgelegt hat, nämlich 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,
15. Dezember 2011, P7_TA(2011)0584.***

Änderungsantrag 10

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.

Änderungsantrag 11

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.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(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 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.

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 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. Besonders wichtig ist, dass die Kommission während ihrer Vorarbeiten angemessene Konsultationen – **auch auf Expertenebene** – 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.

Begründung

Die Kommission sollte, bevor sie einen delegierten Rechtsakt erlässt, angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführen. Dieser Änderungsantrag trägt der neuen Standardformulierung für delegierte Rechtsakte Rechnung.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 a (neu)

(12a) Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit prüfen, die Nutzung von geräuscharmen Fahrzeugen durch finanzielle Anreize voranzutreiben, indem sie die Investitionen der Hersteller von Nutzfahrzeugen in derartige Fahrzeuge fördern.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 2

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

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

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

(2) „Fahrzeugtyp“ bezeichnet

(2.1) 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;

(2.2) im Falle von Fahrzeugen, die gemäß Anhang II Nummer 4.1.2.2 geprüft wurden, Kraftfahrzeuge, die sich nicht zwangsläufig hinsichtlich Merkmalen der folgenden Art unterscheiden:

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

(2.2.2) 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;
(2.2.3) 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.

Änderungsantrag 15

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, wenn sie den Kauf eines Fahrzeugs erwägen, uneingeschränkt Zugang zu den sachdienlichen Informationen haben, sollten die Angaben zum Geräuschpegel allgemein verbreitet werden.

Änderungsantrag 16

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.

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die Verbraucher, wenn sie den Kauf eines Fahrzeugs erwägen,

uneingeschränkt Zugang zu den sachdienlichen Informationen haben, sollten die Angaben zum Geräuschpegel allgemein verbreitet werden.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

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 **und den unterschiedlichen regionalen Klimabedingungen** ausgesetzt ist, hinreichend geschützt ist.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Der Hersteller informiert über den Geräuschpegel der von ihm hergestellten Fahrzeuge, vor allem die entsprechenden Dezibelwerte, insbesondere in den Verkaufsstellen und im Werbematerial.

Änderungsantrag 19

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 in Anhang II niedergelegten Prüfbedingungen sollten sind die typischen Straßenfahrbedingungen und die Prüfvorschriften für andere wesentliche Bauteile des Fahrzeugs, die bereits von der Verordnung (EG)

**661/2009 abgedeckt werden,
berücksichtigt werden¹.**

Der im Einklang mit Anhang II gemessene **und mathematisch auf die nächste Ganzzahl gerundete** Geräuschpegel darf die in Anhang III festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

¹ Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABL. L 200 vom 31.7.09, S. 1).

Begründung

Übernahme des Standpunkts der Arbeitsgruppe Lärmschutz (Arbeitsgruppe 29) der UN/ECE in Genf.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

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

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 **und ob es zu nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gekommen ist**. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie kann die Kommission **in begründeten Fällen** Vorschläge für Änderungen dieser Verordnung vorlegen, **die sich auf die Geräuschgrenzwerte beziehen. Die Ergebnisse der Studie werden dem**

Europäischen Parlament zugeleitet.

Änderungsantrag 21

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.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS)

Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS)

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

Beim Einbau eines AVAS in ein Fahrzeug durch den Hersteller sind die Anforderungen in Anhang X zu erfüllen.

Begründung

Die Wahrscheinlichkeit, dass Elektrofahrzeuge in einen Unfall in der Stadt verwickelt werden, ist, da sie völlig geräuschlos sind und daher von schwächeren Verkehrsteilnehmern, vor allem von blinden Menschen, nicht wahrgenommen werden können, zweimal höher als bei anderen Fahrzeugen. Die Montage einer akustischen Warnvorrichtung sollte daher für die Fahrzeughersteller verbindlich vorgeschrieben werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Wenn ein Hersteller ein AVAS in ein

Wenn ein Hersteller ein AVAS in ein

PE487.819v03-00

90/99

RR\923093DE.doc

Fahrzeug einbaut, sind die Anforderungen in *Anhang X* zu erfüllen.

Fahrzeug einbaut, sind die Anforderungen in *Anhang IX* zu erfüllen.

Änderungsantrag 24

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 **nach Artikel 11** befugt, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I bis XI zu erlassen.

Begründung

Dieser Änderungsantrag trägt der neuen Standardformulierung für delegierte Rechtsakte Rechnung.

Änderungsantrag 25

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, delegierte Rechtsakte im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 zu erlassen, wird der Kommission für einen Zeitraum **von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten** 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 erhebt spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums Einwände gegen eine solche Verlängerung.**

Begründung

Die Dauer der Befugnisübertragung an die Kommission sollte auf einen Zeitraum von fünf Jahren beschränkt werden, der verlängerbar ist, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind,

wie die Erstellung eines Berichts, und sofern das Parlament oder der Rat keine Einwände erhebt. Dieser Änderungsantrag trägt der neuen Standardformulierung für delegierte Rechtsakte Rechnung.

Änderungsantrag 26

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 *innen* 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 *noch* 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.

Begründung

Die Frist für die Erhebung eines Einwands gegen einen delegierten Rechtsakt sollte insgesamt vier Monate betragen können. Dies ist eine realistischere Frist, um es dem Parlament bzw. dem Rat zu ermöglichen, das Verfahren einzuhalten, das für die Geltendmachung eines Einwands vorgesehen ist. Dieser Änderungsantrag trägt der neuen Standardformulierung für delegierte Rechtsakte Rechnung.

Änderungsantrag 27

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

Geänderter Text

entfällt

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 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.

Begründung

Artikel 12 in dieser Formulierung ist angesichts des Wortlauts von Artikel 11 überflüssig, und mit dessen Streichung soll der Text an die neue Standardformulierung für delegierte Rechtsakte angeglichen werden.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13

entfällt

Dringlichkeitsverfahren

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.

Begründung

Artikel 13 in dieser Formulierung ist überflüssig, da die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens nicht ordnungsgemäß begründet wird (weder in Artikel 10 noch in den Erwägungen) und er demnach zu streichen ist.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummer 3.2.2

Vorschlag der Kommission

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 mindestens den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

^{2/} Da die Reifen erheblich zur

Geänderter Text

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 mindestens den gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

^{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 (*ABl. L 231 vom 29.8.2008, S. 19*) sollten auf Verlangen des Herstellers nicht für Typgenehmigungsprüfungen und für Messungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion verwendet werden.

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.

Begründung

Der Änderungsantrag entspricht den in der 53. Sitzung der Arbeitsgruppe Lärmschutz (eine Gruppe von Lärmfachleuten innerhalb der für die Entwicklung weltweit gültiger harmonisierter Fahrzeugnormen zuständigen Arbeitsgruppe 29 der UN/ECE in Genf, der auch die Europäische Kommission als Mitglied angehört) im Jahre 2011 gefassten Beschlüssen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Grenzwerte

Vorschlag der Kommission

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*
M	Fahrzeuge zur Personenbeförderung						
M ₁	Anzahl Sitzplätze < 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	Anzahl Sitzplätze < 9; Leistungs-Masse-Verhältnis > 150 kW/Tonne	71	71	69	69	69	69
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse < 2 Tonnen	72	72	70	70	70	70
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 2 Tonnen < Masse ≤	73	74	71	72	71	72

	3,5 Tonnen						
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse < 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse < 5 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fahrzeuge zur Güterbeförderung						
N ₁	Masse < 2 Tonnen	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 Tonnen < Masse ≤ 3,5 Tonnen	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; Motornennleistung < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; 75 < Motornennleistung < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	Masse > 12 Tonnen; 75 < Motornennleistung < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	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

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 [6 Jahre nach der Veröffentlichung]		Phase 3 gültig ab [8 Jahre nach der Veröffentlichung]	
		Allgemein	Gelände fahrzeug*	Allgemein	Gelände fahrzeug*	Allgemein	Gelände fahrzeug*
M	Fahrzeuge zur Personenbeförderung						
M ₁	Anzahl Sitzplätze < 9	70	71**	68	69**	68	69**

M ₁	Anzahl Sitzplätze < 9; Leistungs-Masse-Verhältnis > 150 kW/Tonne	71	71	69	69	69	69
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse < 2 Tonnen	72	72	70	70	70	70
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 2 Tonnen < Masse < 3,5 Tonnen;	73	74	71	72	71	72
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse < 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	Anzahl Sitzplätze > 9; 3,5 Tonnen < Masse < 5 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	Anzahl Sitzplätze > 9; Masse > 5 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fahrzeuge zur Güterbeförderung						
N ₁	Masse < 2 Tonnen	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 Tonnen < Masse < 3,5 Tonnen;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; Motornennleistung < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; 75 < Motornennleistung < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 Tonnen < Masse < 12 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	Masse > 12 Tonnen; 75 < Motornennleistung < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	Masse > 12 Tonnen; Motornennleistung > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	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.

VERFAHREN

Titel	Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.12.2011
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.12.2011
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Gilles Pargneaux 10.1.2012
Prüfung im Ausschuss	8.5.2012
Datum der Annahme	19.6.2012
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 30 -: 12 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	María Irigoyen Pérez

VERFAHREN

Titel	Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Datum der Konsultation des EP	9.12.2011	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.12.2011	
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
Prüfung im Ausschuss	29.5.2012	20.6.2012
Datum der Annahme	18.12.2012	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	30 27 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Milan Cabrnoc, Martin Callanan, Nessa Childers, Tadeusz Cymański, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Nick Griffin, Matthias Grootte, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Marina Yannakoudakis	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zanoni	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
Datum der Einreichung	21.12.2012	