



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0435/2012

21.12.2012

*****I**
VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur (voor advies): Miroslav Ouzký

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerptekst

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen op de ontwerptekst worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de ontwerptekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld met het oog op de uiteindelijke tekst (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

In de koptekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerptekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Tekstdelen die worden overgenomen uit een bepaling van een bestaande tekst die in de ontwerptekst niet is gewijzigd, maar door het Parlement wordt geamendeerd, worden in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...].

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	4
TOELICHTING	48
ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNE MARKT EN CONSUMENTENBESCHERMING.....	50
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME	74
PROCEDURE.....	96

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2011)0856),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0487/2011),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 25 april 2012,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie vervoer en toerisme en de Commissie interne markt en consumentenbescherming (A7-0435/2012),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 - 3.. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) De interne markt omvat een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe is een allesomvattend EU-

Amendement

(1) De interne markt omvat een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe is een allesomvattend EU-

typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen ingesteld. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en uitlaatsystemen ervan met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de lidstaten voorschriften vaststellen die van elkaar verschillen, en om de goede werking van de interne markt te waarborgen en tegelijkertijd een hoog niveau van openbare veiligheid en milieubescherming te bieden.

typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen ingesteld, ***aangezien wegvoertuigen de grootste bron van geluidsoverlast zijn binnen de vervoersector.*** De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en uitlaatsystemen ervan met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de lidstaten voorschriften vaststellen die van elkaar verschillen, en om de goede werking van de interne markt te waarborgen en tegelijkertijd een hoog niveau van openbare veiligheid en milieubescherming ***en een betere levens- en gezondheidskwaliteit*** te bieden. ***De Commissie zal ook een effectbeoordeling uitvoeren betreffende voorwaarden voor etikettering van toepassing op niveaus van luchtvervuiling en geluidsoverlast. Deze effectbeoordeling moet ook rekening houden met de verschillende soorten voertuigen die vallen onder deze verordening (met inbegrip van elektrische voertuigen), evenals het effect dat een dergelijke etikettering kan hebben op de auto-industrie. Een dergelijke etikettering kan gezien worden als een nuttig instrument voor de bewustmaking van consumenten en voor het beschermen van hun rechten inzake transparantie voordat een voertuig wordt aangeschaft.***

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Er gelden reeds EU-typegoedkeuringsvoorwaarden voor de toepassing van relevante EU-wetgeving betreffende CO2-emissies, met inbegrip

van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie¹, Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken², Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken³. De technische voorschriften die van toepassing zijn op EU-wetgeving betreffende grenswaarden voor de uitstoot van CO₂ en andere verontreinigende stoffen moeten in overeenstemming zijn met de voorschriften die van toepassing zijn op wetgeving betreffende de vermindering van de geluidsemisies. Derhalve dienen EU-typegoedkeuringsvoorwaarden zodanig te worden vastgesteld dat deze beide doelstellingen worden behaald.

¹ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

² PB L 140 van 05.06.09, blz. 1.

Motivering

Tot de technische maatregelen ter verlaging van de CO2-emissies behoren ook maatregelen om het gewicht van voertuigen te verminderen, terwijl technische maatregelen ter vermindering van de geluidsemissies (bijv. geluidsisolatie) normaliter tot zwaardere auto's en dus tot meer CO2-uitstoot leiden. Bovendien leidt geluidsisolatie weliswaar tot vermindering van de geluidsemissie, maar tevens tot een groter risico op motorbrand.

Amendement 3

**Voorstel voor een verordening
Overweging 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Verkeerslawaai is op tal van manieren schadelijk voor de gezondheid. Door langdurige geluidstress kunnen lichaamsreserves worden uitgeput en kan het reguleringsvermogen van orgaanfuncties worden verstoord, zodat de effectiviteit ervan wordt beperkt. Verkeerslawaai is een potentiële risicofactor voor het ontstaan van aandoeningen als hoge bloeddruk en een hartinfarct. De gevolgen van verkeerslawaai moeten in overeenstemming met Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai verder worden onderzocht.

Amendement 4

**Voorstel voor een verordening
Overweging 6**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) Deze verordening moet derhalve een andere methode invoeren dan de verplichte methode van Richtlijn 70/157/EEG. Die methode moet worden gebaseerd op de methode die in 2007 door de VN/ECE-

(6) Deze verordening moet derhalve een andere methode invoeren dan de verplichte methode van Richtlijn 70/157/EEG. Die methode moet worden gebaseerd op de methode die in 2007 door de VN/ECE-

werkgroep lawaaibestrijding (GRB) is gepubliceerd en een 2007-versie van ISO-norm 362 bevatte. De resultaten van de monitoring van zowel de oude als de nieuwe testmethode zijn aan de Commissie overgelegd.

werkgroep lawaaibestrijding (GRB) is gepubliceerd en een 2007-versie van ISO-norm 362 bevatte. De resultaten van de monitoring van zowel de oude als de nieuwe testmethode zijn aan de Commissie overgelegd. ***Om de tekortkomingen die inherent zijn aan de vorige testmethode te ondervangen, moet de Commissie binnen 24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening een effectbeoordeling indienen bij het Europees Parlement betreffende de daadwerkelijke bijdrage die uitrustingen voor het rollen van banden aan het verminderen van geluidsniveaus van voertuigen leveren, rekening houdend met de invloed van het wegdek en de onderzoekbehoeften op dit specifieke gebied, met het oog op de invoering van een nieuwe Europese testmethode die ook rekening met wegdekgedrag houdt.***

Motivering

Soorten wegdek en de kwaliteit daarvan hebben eveneens invloed op de geluidsniveaus van het wegverkeer. Daarom is een Europese globale aanpak nodig die rekening houdt met de akoestische prestaties van het wegdek.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Deze verordening moet de geluidsgrenswaarden nog verder verlagen. Zij moet rekening houden met Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden, waarbij nieuwe en strengere geluidsvoorschriften voor banden van motorvoertuigen zijn ingevoerd.

Amendement

(8) Deze verordening moet de geluidsgrenswaarden nog verder verlagen. Zij moet rekening houden met Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden, waarbij nieuwe en strengere geluidsvoorschriften voor banden van motorvoertuigen zijn ingevoerd ***en***

Studies waarin wordt gewezen op de hinder en de gezondheidseffecten van wegverkeerslawaai, en de daaraan verbonden kosten en baten, **moeten eveneens in acht worden genomen.**

waarin benadrukt werd dat het probleem van de geluidsbelasting op wegen op coherente en globale wijze moet worden aangepakt, onder meer door rekening te houden met de belangrijke rol van het wegdek in de geluidsbelasting op wegen. Deze horizontale aanpak zal efficiënter zijn voor het verminderen van het algemene niveau van de geluidsoverlast op de wegen in vergelijking met een sectorale en verticale aanpak. De vermindering van geluidsoverlast door wegverkeer moet ook gezien worden als een doelstelling voor de volksgezondheid, gezien studies waarin wordt gewezen op de hinder en de gezondheidseffecten van wegverkeerslawaai, en de daaraan verbonden kosten en baten. Deze verordening moet ook rekening houden met Verordening (EG) nr. 1222/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters. De Commissie moet ervoor zorgen dat banden worden geëtiketteerd met betrekking tot hun geluidsprestatie. Bovendien moet er rekening worden gehouden met vergelijkingen tussen verschillende vervoermiddelen wat betreft omgevingslawaai.

Motivering

Soorten wegdek en de kwaliteit daarvan hebben eveneens invloed op de geluidsniveaus van het wegverkeer. Daarom is een Europese globale aanpak nodig die rekening houdt met de akoestische prestaties van het wegdek.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) De Commissie moet richtlijnen publiceren voor “stille” wegen, die

bestemd zijn voor wegbeheerders, zodat deze over een bruikbaar instrument beschikken waarmee zij aan de vereisten voor een duurzamere wegeninfrastructuur kunnen voldoen.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 8 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 ter) Het zesde milieuactieprogramma heeft het kader vastgelegd voor het opstellen van milieubeleid in de EU voor de periode 2002-2012. Het programma riep op tot actie op het gebied van geluidsoverlast om “het aantal personen dat regelmatig geconfronteerd wordt met langdurige gemiddelde geluidsniveaus, voornamelijk door het verkeer, aanzienlijk te verminderen”.

Motivering

De verordening moet aansluiten bij vorige doelstellingen en ambities van de Europese Unie.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 8 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 quater) Technische maatregelen voor geluidshinderreductie van voertuigen staan op gespannen voet met andere eisen, zoals bijvoorbeeld om bij gelijkblijvende economische exploitatiemogelijkheden naast de geluidsemisatie tegelijkertijd de emissie van schadelijke stoffen te beperken en de rijveiligheid te verhogen. Bij de pogingen

om aan alle eisen in gelijke mate te voldoen en daar een evenwicht tussen te bewaren, botst de automobiellindustrie maar al te vaak op de grenzen van de reële fysieke mogelijkheden. Bij de ontwikkeling van de automobiel is het steeds weer gelukt om deze grenzen door het gebruik van nieuwe, innovatieve materialen en methoden op te schuiven. Om tot mogelijke innovatie te komen is er van de kant van de wetgever een helder kader en tijdsbestek nodig. Deze verordening voorziet hierin en dwingt daarmee de maatschappelijk vereiste innovatie-impuls onverwijld af, waarbij tegelijkertijd de industrie haar economische handelingsvrijheid laat.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 8 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 quinquies) Geluidshinder is vooral een lokaal probleem, waar echter wel een oplossing op Europees niveau voor nodig is. Want voor een eerste stap op weg naar een effectief geluidsemisiebeleid is het noodzakelijk maatregelen in het leven te roepen, die het lawaai bij de bron aanpakken. Het motorvoertuig als bron van lawaai, waar deze verordening zich op richt, is per definitie volkomen mobiel, dus maatregelen van alleen de lidstaten zouden niet toereikend zijn.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 8 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 sexies) Er kunnen belangrijke stappen worden ondernomen voor het ontwikkelen/verbeteren van de infrastructuur om het geluid van voertuigen zoveel mogelijk te dempen, bijvoorbeeld door op ruime schaal gebruik te maken van geluidsschermen.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het verstrekken van informatie over geluidsemissies aan consumenten, wagenparkbeheerders en overheden kan aankoopbesluiten beïnvloeden en de overstap naar een stiller voertuigenpark versnellen. Om consumenten naar behoren te informeren moet de fabrikant op het verkooppunt en in het technische reclamemateriaal gegevens verstrekken over de geluidsniveaus van voertuigen, die aan de hand van geharmoniseerde testmethoden zijn berekend. Voor de geluidsemissies van voertuigen moet een label worden ingevoerd, naar het voorbeeld van de labels die gebruikt worden voor informatie over CO2-emissies, brandstofverbruik en bandenlawaai.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 9 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 ter) Om de geluidsoverlast door het verkeer te verminderen, mogen overheden

maatregelen en stimulansen invoeren om de aankoop en het gebruik van stillere voertuigen te bevorderen.

Motivering

De voorkeur van nationale overheden en gemeentebesturen gaat wellicht uit naar het voorstellen van stimulansen, zoals aankoopnormen of voorkeurstoegang voor stillere voertuigen tot bepaalde gebieden of leveringstijden om de aankoop en het gebruik van stillere voertuigen aan te moedigen, als een manier om de geluidsoverlast door verkeer te verminderen in gevoelige gebieden of hotspots, zoals geïdentificeerd in de geluidskaart, een vereiste van Richtlijn 2002/49/EG inzake de beoordeling en het beheer van geluidshinder (PB L 189, 18 juli 2002, blz. 12).

Amendement 13

**Voorstel voor een verordening
Overweging 9 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 quater) Het geluidsniveau van voertuigen is voor een deel afhankelijk van de omgeving waarin de voertuigen rijden en met name van de kwaliteit van de wegeninfrastructuur en van het verstandig beheer van het wegverkeer. Er moet dus worden nagedacht over een geïntegreerde aanpak, met name in de luidruchtigste stedelijke gebieden en waar kortetermijnmaatregelen noodzakelijk zijn.

Amendement 14

**Voorstel voor een verordening
Overweging 9 quinquies (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 quinquies) Bij personenauto's is het overheersende geluid bij een rit met een gemiddelde snelheid van onder de 45 km. per uur nog dat van de motor en het uitlaatsysteem, bij ritten met een hogere snelheid daarentegen is dat het

bandengeluid en het geraas van wind. Dit bandengeluid en geraas van wind is niet afhankelijk van de soort of het vermogen van de motor. Door de ontwikkeling van de auto sinds de zeventiger jaren van de vorige eeuw zijn de motoren beduidend stiller geworden, maar door de bank genomen is het vermogen en het gewicht ervan verhoogd. Aan het laatste en aan een toename van de rijveiligheid is een gewichtstoename van het totale voertuig toe te schrijven, die gepaard ging met een noodzakelijke verbreding van de contactvlakken van de banden van het voertuig ter verhoging van de stabiliteit tijdens het rijden. Met iedere verbreding van deze vlakken neemt het bandengeluid van het voertuig toe.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 9 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 sexies) Geluidshinder is een probleem met veel kanten waarbij veel oorzaken en factoren van invloed zijn op het geluid dat wordt waargenomen door de mens, en op de sensatie die het bij hem teweegbrengt. Met wetgeving om verkeersgeluid te verminderen moet op deze aspecten worden ingegaan door rekening te houden met geluid afkomstig van de motor, het voertuig en de banden, het wegdek, rijgedrag en het verkeersbeheer, en deze punten moeten in de wetgeving aan de orde komen, zoals het geval is in Verordening 1222/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de etikettering van banden met betrekking tot brandstofverbruik en andere belangrijke parameters¹ en Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 25 juni 2002 met betrekking tot de

**beoordeling en het beheer van
geluidshinder².**

¹ PB L 342 van 22.12.09, blz. 46.

² PB L 189 van 18.07.02, blz. 12.

Amendement 16

**Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) De Commissie moet het potentieel van actieve veiligheidssystemen in stillere voertuigen, zoals hybride en elektrische voertuigen, onderzoeken, zodat beter kan worden toegewerkt naar de doelstelling van het verbeteren van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in stedelijke gebieden, zoals blinde, slechtziende en hardhorige voetgangers, fietsers en kinderen.

Amendement 17

**Voorstel voor een verordening
Overweging 10 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 ter) Het geluidsniveau van voertuigen heeft directe gevolgen voor de levenskwaliteit van de burgers van de Unie, met name in de stedelijke gebieden waar er weinig of geen elektrisch en/of ondergronds openbaar vervoer, fietsers en voetgangers zijn. Er moet ook rekening worden gehouden met de doelstelling die het Europees Parlement heeft vastgesteld in zijn resolutie van 15 december 2011 over een stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte¹, namelijk een verdubbeling van het aantal gebruikers

van openbare vervoermiddelen. De Commissie en de lidstaten moeten met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel het openbaar vervoer, het lopen en het fietsen stimuleren om de geluidshinder in de steden te verminderen.

¹Aangenomen teksten van die datum, P7_TA(2011)0584.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 10 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 quater) De informatie in verband met geluidsbelasting, onder meer testgegevens, moet ter beschikking worden gesteld en duidelijk worden vermeld in verkooppunten en promotiemateriaal voor voertuigen.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 10 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 quinquies) Het geluidsniveau van een voertuig is voor een deel afhankelijk van het gebruik en het goede onderhoud na aankoop. Daarom moeten de burgers van de Unie bewust worden gemaakt van het belang van een vlot rijgedrag met inachtneming van de bestaande snelheidsbeperkingen in elke lidstaat.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Teneinde de Commissie in staat te stellen de technische voorschriften van deze verordening **door een directe verwijzing naar de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen zodra de grenswaarden voor de nieuwe testmethode in die reglementen zijn vastgesteld, of die voorschriften** aan technische en wetenschappelijke ontwikkelingen aan te passen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen **ten aanzien van de wijziging van de bepalingen in de bijlagen bij deze verordening die betrekking hebben op de testmethoden en geluidsniveaus**. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende **raadplegingen houdt**. Bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen moet de Commissie ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig aan het Europees Parlement en de Raad worden toegezonden.

Amendement

(12) Teneinde de Commissie in staat te stellen de technische voorschriften van deze verordening aan technische en wetenschappelijke ontwikkelingen aan te passen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen **tot wijziging van de bijlagen bij deze verordening die betrekking hebben op EU-typegoedkeuringsprocedures op het gebied van geluidsniveaus van voertuigtypen en uitlaatsystemen, methoden en instrumenten om het geluidsemissieniveau van motorvoertuigen te meten, controles van de conformiteit van de productie, specificaties voor testlocaties, meettechnieken voor aanvullende bepalingen inzake geluidsemissie en maatregelen om de hoorbaarheid van hybride en elektrische voertuigen te waarborgen**. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden **tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau**. Bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen moet de Commissie ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig aan het Europees Parlement en de Raad worden toegezonden.

Motivering

Deze wijziging is nodig om het voorstel van de Commissie in overeenstemming te brengen met de nieuwe standaardformulering voor bepalingen betreffende gedelegeerde handelingen, en om nadere invulling te geven aan de bijlagen die middels gedelegeerde handelingen wijzigingen moeten kunnen doorvoeren.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Het geluidshinderreductiepotentieel van de geluidsbronnen, waar deze verordening op gericht is, is relatief kleiner dan dat van het door de banden van het voertuig beroerde wegdek. De laatste geluidshinderreductie zou technisch beduidend gemakkelijker te realiseren zijn. Met de reeds ter beschikking staande asfaltsoorten zoals fluisterasfalt, asfaltsoorten met geluidsbeperkende eigenschappen of dubbel-zoab (zeer open asfaltbeton), geïntegreerd in een alomvattende aanpak, die verschillende eenvoudige bouwmaatregelen combineert, kan nu al een beperking van circa 10db op lokaal niveau bereikt worden. Deze effectieve aanpak van de specifiek lokale geluidsbronnen maakt geen deel uit van deze verordening, omdat een uitvoering daarvan de overheidsbegrotingen, vooral die van de regionale en lokale autoriteiten, te zwaar zou belasten. Dit zou moeilijk uit te dragen zijn in tijden van financiële crisis en zou daarnaast ook raken aan het domein van het regionaal en structuurbeleid.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) "voertuigtype": een verzameling voertuigen zoals gedefinieerd in bijlage II, deel B, bij Richtlijn 2007/46/EG;

(2) "voertuigtype":

(i) voor voertuigen, getest overeenkomstig Bijlage II, lid 4.1.2.1, een verzameling voertuigen zoals gedefinieerd in bijlage II, deel B, bij Richtlijn 2007/46/EG;

(ii) voor voertuigen, getest overeenkomstig Bijlage II, lid 4.1.2.2., een verzameling voertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen ten aanzien van:

- de vormgeving van de carrosserie of de daarvoor gebruikte materialen (in het bijzonder het motorcompartiment en de geluidsisolatie daarvan);

- motortype (bijv. elektrische of compressieontsteking, twee- of viertaktmotor, zuigermotor of draaizuigermotor) aantal cilinders en cilinderinhoud, type injectiesysteem, plaatsing van de kleppen, nominaal motortoerental (S) of het type elektromotor;

- voertuigen met hetzelfde motortype en/of verschillende algemene overbrengingsverhoudingen kunnen als voertuigen van hetzelfde type worden beschouwd.

Indien bovenvermelde verschillen echter aanleiding geven tot een verschillende testmethode, moeten zij als een ander type worden beschouwd.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) "verkooppunt": een plaats waar voertuigen worden opgeslagen en te koop worden aangeboden aan consumenten.

Motivering

Om ervoor te zorgen dat de consument toegang heeft tot relevante informatie wanneer hij

overweegt een voertuig aan te schaffen, moeten gegevens over geluidsemissies op ruime schaal beschikbaar zijn (de voorgestelde tekst is in overeenstemming met artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1222/2009 inzake de etikettering van banden, die ook voorschriften inzake geluidsemissies bevat).

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 21 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(21 ter) "technisch reclamemateriaal":
technische handleidingen, brochures,
folders en catalogi (zowel in gedrukte,
elektronische als onlinevorm), alsook
websites, die tot doel hebben voertuigen
aan te prijzen bij het grote publiek.***

Motivering

Om ervoor te zorgen dat de consument toegang heeft tot relevante informatie wanneer hij overweegt een voertuig aan te schaffen, moeten gegevens over geluidsemissies op ruime schaal beschikbaar zijn.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(3 bis) Bij het uitvoeren van technische
controles op voertuigen, moeten de
lidstaten het geluidsniveau meten op basis
van gegevens in de EG-typegoedkeuring
voor ieder soort voertuig.***

Motivering

Bij het uitvoeren van verplichte technische controles op voertuigen (om na te gaan of de geluidsemissie van een voertuig de toegestane niveaus niet overschrijdt), dienen lidstaten de gegevens te gebruiken betreffende geluidsniveau in de EG-typegoedkeuring voor ieder soort voertuig in plaats van andere criteria.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 ter

Monitoring

Lidstaten moeten, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 juli 2008 met de vereisten voor accreditatie en markttoezicht met betrekking tot het vermarkten van producten¹, een doeltreffende monitoring van hun markten garanderen. Ze moeten gepaste controles uitvoeren van de kenmerken van producten op een geschikte schaal, overeenkomstig de beginselen van artikel 19, lid 1 van Verordening (EG) nr. 765/2008.

¹ PB L 218 van 13.08.08, blz. 30.

Motivering

Ten behoeve van het goed functioneren van de interne markt en een gezonde concurrentie onder industrieën, is het belangrijk om een hoog niveau van markttoezicht te garanderen, zowel voor producten in omloop binnen de Gemeenschap als voor producten die van buiten de EER komen. Daarom wordt lidstaten en hun respectieve controleorganen verzocht om de naleving van de vereisten zoals bepaald in deze verordening te controleren en op te volgen. Dit is uiterst belangrijk om aan de vereisten voor de bescherming van publieke belangen te voldoen, zoals algemene gezondheid en veiligheid, gezondheid en veiligheid op de werkvloer, bescherming van consumenten, het milieu en zekerheid.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De fabrikanten zorgen ervoor dat het geluiddempingssysteem zodanig is ontworpen, geconstrueerd en geassembleerd dat het redelijk bestand is

2. De fabrikanten zorgen ervoor dat het geluiddempingssysteem zodanig is ontworpen, geconstrueerd en geassembleerd dat het redelijk bestand is

tegen de corrosieve invloeden waaraan het naargelang de gebruiksomstandigheden van het voertuig wordt blootgesteld.

tegen de corrosieve invloeden waaraan het naargelang de gebruiksomstandigheden van het voertuig **en de regionale klimaatverschillen** wordt blootgesteld.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de grenswaarden van bijlage III niet overschrijden.

Amendement

Er moet bij de testomstandigheden die vastgelegd zijn in bijlage II rekening gehouden worden met de normale rijomstandigheden op de weg en de testvereisten van andere essentiële onderdelen van het voertuig, die reeds vallen onder Verordening (EG) nr. 661/2009. Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau, ***afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal***, mag de grenswaarden van bijlage III niet overschrijden.

Motivering

Overeenkomstig de beginselen van betere regelgeving, is het van belang om er zorg voor te dragen dat de testomstandigheden van deze verordening geen onnodig nadelig effect hebben voor de onderdelenfabrikanten die reeds belangrijke stappen ondernomen hebben om geluidsemissie te beperken, met name de bandenindustrie. In deze context moet de accuratesse van de testomstandigheden benadrukt worden en "normale rijomstandigheden op de weg" moeten gespecificeerd worden als voorwaarde voor de geldigheid van de grenswaarden die vastgelegd zijn in bijlage III. Om dit voorstel in overeenstemming te brengen met andere EU-wetgeving inzake lawaai, moeten de gemeten geluidswaarden op systematische wijze worden weergegeven. Alle verordeningen geven het eindresultaat in gehele getallen weer. In deze verordening dient deze praktijk te worden voortgezet.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Binnen drie jaar na de in bijlage III, derde

Amendement

Na de in bijlage III, derde kolom, fase 1,

kolom, fase 1, bedoelde datum *verricht de Commissie een grondig onderzoek om na te gaan of de geluidsgrenswaarden wel degelijk geschikt zijn*. Op grond van de conclusies van dat onderzoek kan de Commissie zo nodig voorstellen doen om deze verordening te wijzigen.

bedoelde datum *zal de Commissie een herziening uitvoeren van de geluidsgrenswaarden in Bijlage III. Deze herziening zal een effectbeoordeling omvatten met een algemene beoordeling van de effecten op de auto-industrie en de daarvan afhankelijke industrieën, in het bijzonder rekening houdend met de invloed van andere wetgevingen - zoals die op het gebied van CO₂-uitstootreductie en veiligheid - op het geluidsniveau van motorvoertuigen. Op basis van een dergelijke herziening en de effectbeoordeling zal de Commissie, indien nodig, een voorstel doen om deze verordening te wijzigen op een manier die zo neutraal mogelijk is met het oog op het concurrentievermogen. De grenswaarden waarnaar verwezen wordt in Bijlage III, vierde kolom, fase 2, zullen van kracht worden zes jaar na de bevestiging van de effectbeoordeling en de voltooiing van het herzieningsproces van de Commissie.*

Motivering

Voor het initiële voorstel van de Commissie was er geen correcte effectbeoordeling gebaseerd op de vereiste classificatie voor nieuwe voertuigen. Daarom is het dringend nodig om een effectbeoordeling uit te voeren alvorens verdere grote stappen te ondernemen richting verlaging. Na de voltooiing van het herzieningsproces kunnen de grenswaarden in fase 2 van kracht worden, rekening houdend met de alom bekende doorlooptijd van de industrie voor technische ontwikkeling.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In de voorstellen tot wijziging van deze verordening die overeenkomstig de eerste alinea zijn ingediend, wordt rekening gehouden met de nieuwe normen die door de Internationale Organisatie voor Normalisatie zijn vastgesteld, en met name norm ISO 10844:2011.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 1 – alinea 1 bis en 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Voertuigen voldoen automatisch aan de vereisten van bijlage X als de voertuigfabrikant technische documentatie overlegt aan de typegoedkeuringsinstantie, waaruit blijkt dat het verschil tussen het maximum- en minimumtoerental van de motor van de voertuigen bij BB'17, voor elke testvoorwaarde binnen het ASEP-controlebereik niet meer bedraagt dan $0,15 \times S$. 1 ter. van bijlage VIII, met betrekking tot de in bijlage II beschreven voorwaarden.

(1 ter) Voertuigen uit de categorie N1 vallen niet onder de Aanvullende bepalingen inzake geluidsemmissie (ASEP) als aan een der volgende voorwaarden voldaan is:

(a) De motorinhoud is kleiner dan of gelijk aan 660 kubieke centimeter en de verhouding vermogen/massa (PMR), berekend door de maximaal toegestane voertuigmassa te gebruiken, is kleiner dan of gelijk aan 35;

(b) Het laadvermogen is 850 kg. of meer en de verhouding vermogen/massa (PMR), berekend door de maximaal toegestane voertuigmassa te gebruiken, is kleiner dan of gelijk aan 40.

Motivering

Met dit amendement worden evenredige vereisten ingevoerd voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) die aan het opbouwen zijn. Bovendien is de ASEP-norm van de Unie van Industrie- en werkgeversfederaties van Europa (UNICE) toegesneden op de standaard M1-voertuigen, en de verantwoordelijke expertisegroep heeft uitsluiting aanbevolen voor andere categorieën. Aanvullende bepalingen inzake geluidsemmissie (ASEP) moeten onverwachte geluidsemmissies voorkomen die niet correleren met de resultaten van de

typegoedkeuring. Aangezien dit nooit is waargenomen voor NI-bestelbussen wordt er in dit amendement geregeld dat zij vrijgesteld zijn van speciale ASEP-testen.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 1 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Voertuigen uit de categorie NI vallen niet onder de Aanvullende bepalingen inzake geluidsemis­sie (ASEP) als aan een der volgende voorwaarden voldaan is:

(a) De motorinhoud is niet groter dan 660 kubieke centimeter en de verhouding vermogen/massa (PMR), berekend door de maximaal toegestane voertuig­massa te gebruiken, is niet groter dan 35;

(b) Het laadvermogen is ten minste 850 kg en de verhouding vermogen/massa (PMR), berekend door de maximaal toegestane voertuig­massa te gebruiken, is niet groter dan 40.

Motivering

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.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De geluidsemis­sie van het voertuig onder normale rijom­standigheden op de

2. De geluidsemis­sie van het voertuig onder normale rijom­standigheden op de

weg, die verschillen van die waaronder de in bijlage II beschreven typegoedkeuringstest is uitgevoerd, mag niet **op onredelijke wijze** van het testresultaat afwijken.

weg, die verschillen van die waaronder de in bijlage II beschreven typegoedkeuringstest is uitgevoerd, mag niet van het testresultaat afwijken.

Motivering

Dagelijkse geluidsemissie onder normale omstandigheden mogen niet van de testresultaten afwijken

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Met als enig doel aan de geluidsemissievoorschriften van deze verordening te voldoen, mag de voertuigfabrikant geen mechanische, elektrische, thermische of andere voorziening of procedure opzettelijk wijzigen, bijstellen of toevoegen die bij normaal gebruik op de weg onder de voor ASEP geldende voorwaarden niet functioneert.

Amendement

3. Met als enig doel aan de geluidsemissievoorschriften van deze verordening te voldoen, mag de voertuigfabrikant geen mechanische, elektrische, thermische of andere voorziening of procedure opzettelijk wijzigen, bijstellen of toevoegen die bij normaal gebruik op de weg onder de voor ASEP geldende voorwaarden niet functioneert. ***Deze maatregelen worden ook wel “cycle beating” genoemd.***

Motivering

Ter verduidelijking van de voorziening. De wetgevende intentie is om mazen in de verordening tegen te gaan of te voorkomen.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Bij de typegoedkeuringsaanvraag voegt de fabrikant een verklaring, opgesteld volgens het model in aanhangsel 1 van bijlage VIII, dat het goed te keuren

Amendement

5. Bij de typegoedkeuringsaanvraag voegt de fabrikant een verklaring, ***ondersteund door de uitslag van de gepaste testresultaten***, opgesteld volgens het model

voertuigtype voldoet aan de voorschriften van artikel 8, leden 1 en 2.

in aanhangsel 1 van bijlage VIII, dat het goed te keuren voertuigtype voldoet aan de voorschriften van artikel 8.

Motivering

Artikel 8 moet volledig van toepassing zijn, om te voorzien in de nodige wettelijke zekerheid.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 8 bis

Fabrikanten en distributeurs van voertuigen zien erop toe dat het geluidsniveau in decibel (dB(A)), berekend volgens geharmoniseerde testmethoden voor typegoedkeuring voor elk voertuig, op een duidelijk zichtbare plaats op het verkooppunt en in het technische reclamemateriaal wordt vermeld.

Na uitvoering van een uitgebreide effectbeoordeling dient de Commissie binnen twee jaar na inwerkingtreding van deze verordening overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in over informatieverstrekking aan de consument. Een dergelijk voorstel kan worden geïntegreerd in Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's¹.

¹ PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 8 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 8 ter

Indeling en kwaliteit van het wegdek

Overeenkomstig de termijnen voor toetsing zoals vastgelegd in Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai¹ onderzoekt de Commissie de mogelijkheid om een wegindelingssysteem in te voeren dat het typische rolgeluid op alle wegen in de Europese Unie kenmerkt en dient, indien nodig, een voorstel in bij het Europees Parlement en de Raad overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure.

De Commissie neemt in overweging om de lidstaten te verplichten informatie over wegdekkwaliteit te verstrekken op de strategische geluidsbelastingkaarten zoals vastgesteld in Richtlijn 2002/49/EG.

¹ ***PB L 189 van 18.7.2002.***

Motivering

De kwaliteit van het wegdek heeft veel invloed op de rolgeluidemissie van voertuigen. Tot nu toe is er geen strategische aanpak waarmee de wegdekkwaliteit in de EU kan worden weergegeven. Bovenstaand voorstel stelt lidstaten en gemeenschappen in staat gebieden aan te wijzen waar verbeteringen van het wegdek van nut zijn en kan derhalve leiden tot vermindering van het omgevingslawaai.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening
Artikel 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Artikel 9

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen willen installeren, moet aan de voorschriften van bijlage X worden voldaan.

Amendement

Artikel 9

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen willen installeren, ***zorgen zij ervoor dat het door het AVAS geproduceerde geluid een continu geluid is dat de voetgangers en kwetsbare weggebruikers erop attendeert dat een voertuig in beweging is. Het geluid moet eenvoudig te identificeren zijn als kenmerk van het voertuiggedrag en het mag vergelijkbaar zijn met het geluid van een soortgelijk voertuig van dezelfde categorie dat met een verbrandingsmotor is uitgerust en onder dezelfde omstandigheden wordt gebruikt, en ook moet aan de voorschriften van bijlage X worden voldaan.***

De Commissie beoordeelt binnen een jaar na inwerkingtreding van deze verordening of een evaluatie noodzakelijk is, waarbij zij onder meer rekening houdt met de vraag of actieve veiligheidssystemen, in aanvulling op of vergeleken met akoestische waarschuwingssystemen voor voertuigen, geschikter zijn om het doel van het verbeteren van de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in stedelijke gebieden te bereiken.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie wordt de bevoegdheid toegekend om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de bijlagen I tot en met XI te wijzigen.

Amendement

1. Teneinde de technische voorschriften van deze verordening aan te passen aan technische en wetenschappelijke ontwikkelingen, wordt de Commissie de bevoegdheid toegekend om gedelegeerde

handelingen vast te stellen **overeenkomstig artikel 11**, teneinde de bijlagen I, II en IV tot en met XII te wijzigen.

Motivering

Overeenkomstig artikel 290 VWEU kunnen uitsluitend niet-essentiële onderdelen van de wetshandeling aan de Commissie worden gedelegeerd, terwijl essentiële onderdelen bij de wetshandeling geregeld moeten worden. Bijlage III betreft de geluidsgrenswaarden en de overgangperiode (fasen): dat zijn essentiële onderdelen van het voorstel die voorbehouden moeten zijn aan de medewetgevers. Deze wijziging is ook noodzakelijk om het voorstel van de Commissie aan te passen aan de nieuwe standaardformulering voor bepalingen betreffende gedelegeerde handelingen.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Wanneer de grenswaarden voor de testmethode in VN/ECE-Reglement nr. 51 worden vastgesteld, **overweegt** de Commissie de technische voorschriften van bijlage III door een directe verwijzing naar de overeenkomstige voorschriften van de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen.

Amendement

2. Wanneer de grenswaarden voor de testmethode in VN/ECE-Reglement nr. 51 zijn vastgesteld, **beoordeelt** de Commissie, **rekening houdend met de standpunten van het Europees Parlement en de Raad, de mogelijkheid** technische voorschriften van bijlage III door een directe verwijzing naar de overeenkomstige voorschriften van de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen **mits dit niet tot een afzwakking van de milieu- en gezondheidsvoorschriften van de EU leidt, en legt zij zo nodig een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad voor om Bijlage III overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure te wijzigen.**

Motivering

Overeenkomstig artikel 290 VWEU kunnen uitsluitend niet-essentiële onderdelen van de wetshandeling aan de Commissie worden gedelegeerd, terwijl essentiële onderdelen bij de wetshandeling geregeld moeten worden. Bijlage III betreft de geluidsgrenswaarden en de overgangperiode (fasen): dat zijn essentiële onderdelen van het voorstel die voorbehouden moeten zijn aan de medewetgevers.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

Amendement

Dit amendement is niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Motivering

Dit amendement is niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in artikel 10, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor **onbepaalde tijd** met ingang van de datum van **vaststelling** van deze verordening.

Amendement

2. De in artikel 10, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor **een periode van vijf jaar vanaf de datum van inwerkingtreding** van deze verordening. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend verlengd met termijnen van dezelfde duur, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.**

Motivering

De duur van de bevoegdheidsdelegatie aan de Commissie zou moeten worden beperkt tot een termijn van vijf jaar, die kan worden verlengd indien is voldaan aan bepaalde voorwaarden, zoals het opstellen van een verslag, en als het Parlement of de Raad zich daar niet tegen verzet. Dit amendement houdt rekening met de nieuwe standaardformulering inzake

gedelegeerde handelingen.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 10, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de al in werking getreden gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement

Dit amendement is niet van toepassing op de Nederlandses tekst.

Motivering

.Dit amendement is niet van toepassing op de Nederlandse tekst.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Een overeenkomstig artikel 10, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het

Amendement

5. Een overeenkomstig artikel 10, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het

Europees Parlement of de Raad met *een maand* verlengd.

Europees Parlement of de Raad met *twee maanden* verlengd.

Motivering

Deze wijziging is ook noodzakelijk om het voorstel van de Commissie aan te passen aan de nieuwe standaardformulering voor bepalingen betreffende gedelegeerde handelingen.

Amendement 45

**Voorstel voor een verordening
Artikel 12**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 12

Schrappen

Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen

1. Het Europees Parlement en de Raad kunnen binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar maken tegen de gedelegeerde handeling. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met een maand worden verlengd.

2. Indien bij het verstrijken van die termijn noch het Europees Parlement, noch de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór die datum de Commissie hebben medegedeeld dat zij besloten hebben geen bezwaar te maken, treedt de gedelegeerde handeling in werking op de daarin vermelde datum.

3. Indien het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt tegen de vastgestelde gedelegeerde handeling, treedt deze niet in werking. De instelling die bezwaar maakt tegen de gedelegeerde handeling, vermeldt de redenen daarvoor.

Motivering

Artikel 12 is overbodig, gezien de bepalingen van artikel 11, lid 5. Met dit amendement zou het voorstel van de Commissie worden aangepast aan de nieuwe standaardformulering voor

bepalingen betreffende gedelegeerde handelingen.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Spoedprocedure

Schrappen

1. Een overeenkomstig artikel 10, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt onverwijld in werking en is van toepassing zolang geen bezwaar wordt gemaakt overeenkomstig lid 2. In de kennisgeving van de gedelegeerde handeling aan het Europees Parlement en de Raad wordt vermeld om welke redenen gebruik wordt gemaakt van de spoedprocedure.

2. Het Europees Parlement of de Raad kan overeenkomstig de in artikel 11, lid 5, bedoelde procedure bezwaar maken tegen een gedelegeerde handeling. In dat geval trekt de Commissie de handeling onverwijld in na de kennisgeving van het besluit waarbij het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt.

Motivering

Het gebruik van de spoedprocedure is niet naar behoren gemotiveerd, noch in artikel 10, noch in de overwegingen, en daarom moet artikel 13 worden geschrapt.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt 5.2.2. bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5.2.2. bis De grenswaarden vermeld in de tabel in Bijlage III zijn van toepassing met een redelijke tolerantie­marge gedurende de meting.

Motivering

De huidige bepalingen in alle geluidsvoorschriften staan een tolerantie toe voor de geluidsproductie.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Bijlage II – punt 3.2.1 eerste zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

3.2.1. Het geteste voertuig moet **zo worden gekozen dat alle voertuigen van hetzelfde type die in de handel worden gebracht, voldoen aan de voorschriften van deze verordening.**

Amendement

3.2.1. Het geteste voertuig moet **representatief zijn voor de voertuigen die in de handel worden gebracht als aangegeven door de fabrikant.**

Motivering

De huidige bepalingen in alle geluidsvoorschriften staan een tolerantie toe voor de geluidsproductie.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Bijlage II – punt 3.2.2

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
3.2.2. De voorschriften inzake rolgeluidsemissies van banden zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen. De voor de test te gebruiken banden moeten representatief zijn voor het voertuig en moeten door de voertuigfabrikant worden geselecteerd en in aanhangsel 3 van bijlage I worden vermeld. Zij moeten overeenkomen met een van de bandenmaten die voor het voertuig als originele uitrusting zijn aangewezen. De band moet tegelijkertijd met het voertuig in de handel verkrijgbaar zijn. 2/ De banden moeten tot de door de voertuigfabrikant voor de testmassa van het voertuig aanbevolen	3.2.2. De voorschriften inzake rolgeluidsemissies van banden zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen. De voor de test te gebruiken banden moeten representatief zijn voor het voertuig en moeten door de voertuigfabrikant worden geselecteerd en in aanhangsel 3 van bijlage I worden vermeld. Zij moeten overeenkomen met een van de bandenmaten die voor het voertuig als originele uitrusting zijn aangewezen. De band moet tegelijkertijd met het voertuig in de handel verkrijgbaar zijn. 2/ De banden moeten tot de door de voertuigfabrikant voor de testmassa van het voertuig aanbevolen

spanning worden opgepompt. Zij moeten ten minste de wettelijk voorgeschreven profieldiepte hebben.	spanning worden opgepompt. Zij moeten de wettelijk voorgeschreven profieldiepte hebben.
^{2/} Aangezien de bijdrage van de banden aan de totale geluidsemisatie significant is, moet rekening worden gehouden met bestaande regelgeving over rolgeluidsemissies. Bij metingen voor de typegoedkeuring en voor de controle van de conformiteit van de productie moeten tractiebanden, winterbanden en speciale banden op verzoek van de fabrikant worden uitgesloten overeenkomstig VN/ECE-Reglement nr. 117 (PB L 231 van 29.8.2008, blz. 19) .	Aangezien de bijdrage van de banden aan de totale geluidsemisatie significant is, moet rekening worden gehouden met bestaande regelgeving over rolgeluidsemissies. Bij metingen voor de typegoedkeuring en voor de controle van de conformiteit van de productie moeten tractiebanden, winterbanden en speciale banden op verzoek van de fabrikant worden uitgesloten overeenkomstig de meest recente amendementen op ECE-Reglement nr. 117 .

Motivering

Zoals in 2011 werd overeengekomen op de 53e vergadering van de GRB – een groep van deskundigen inzake geluidsbelasting van werkgroep 29 (de werkgroep die als taak heeft geharmoniseerde wereldwijde normen voor voertuigen te ontwikkelen) van de VN/ECE in Genève, waarvan de Commissie lid is.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Bijlage II – punt 4.1.2.1.4.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.1.2.1.4.1. Voertuigen met handgeschakelde, automatische, adaptieve of continuvariabele transmissie die met vergrendelde overbrengingsverhoudingen worden getest

De volgende voorwaarden voor de selectie van de overbrengingsverhoudingen zijn mogelijk:

(a) indien één specifieke overbrengingsverhouding een acceleratie geeft die tot plusminus 5 % nauwkeurig overeenkomt met de referentieacceleratie $a_{wot\ ref}$ en **3,0 m/s²** niet overschrijdt, voer de test dan met die overbrengingsverhouding uit;

Amendement

4.1.2.1.4.1. Voertuigen met handgeschakelde, automatische, adaptieve of continuvariabele transmissie die met vergrendelde overbrengingsverhoudingen worden getest

De volgende voorwaarden voor de selectie van de overbrengingsverhoudingen zijn mogelijk:

(a) indien één specifieke overbrengingsverhouding een acceleratie geeft die tot op plusminus 5% nauwkeurig overeenkomt met de referentieacceleratie $a_{wot\ ref}$ en **2,0 m/s** niet overschrijdt, voer de test dan met die overbrengingsverhouding uit;

(b) indien geen van de overbrengingsverhoudingen tot de vereiste acceleratie leidt, kies dan een overbrengingsverhouding i met een hogere acceleratie en een overbrengingsverhouding $i+1$ met een lagere acceleratie dan de referentieacceleratie. Indien de acceleratiewaarde in overbrengingsverhouding i niet meer dan **3,0 m/s²** bedraagt, gebruik dan beide overbrengingsverhoudingen voor de test. De wegingsverhouding met betrekking tot de referentieacceleratie $a_{wot\ ref}$ wordt als volgt berekend:

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

(c) indien de acceleratiewaarde van overbrengingsverhouding i meer dan **3,0 m/s²** bedraagt, moet de eerste overbrengingsverhouding worden gebruikt die een acceleratie van minder dan **3,0 m/s²** geeft, tenzij overbrengingsverhouding $i+1$ een geringere acceleratie oplevert dan i . In dit geval moeten twee overbrengingsverhoudingen worden gebruikt, namelijk i en $i+1$, dus ook overbrengingsverhouding i met **een** acceleratie van meer dan **3,0 m/s²**. In de andere gevallen mag geen andere overbrengingsverhouding worden gebruikt. Voor de berekening van de partiële vermogensfactor k_P moet de tijdens de test bereikte acceleratie $a_{wot\ test}$ worden gebruikt in plaats van $a_{wot\ ref}$;

(b) indien geen van de overbrengingsverhoudingen tot de vereiste acceleratie leidt, kies dan een overbrengingsverhouding i met een hogere acceleratie en een overbrengingsverhouding $i+1$ met een lagere acceleratie dan de referentieacceleratie. Indien de acceleratiewaarde in overbrengingsverhouding i niet meer dan **2,0 m/s²** bedraagt, gebruik dan beide overbrengingsverhoudingen voor de test. De wegingsverhouding met betrekking tot de referentieacceleratie $a_{wot\ ref}$ wordt als volgt berekend:

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

(c) indien de acceleratiewaarde van overbrengingsverhouding i meer dan **2,0 m/s²** bedraagt, moet de eerste overbrengingsverhouding worden gebruikt die een acceleratie van minder dan **2,0 m/s²** geeft, tenzij overbrengingsverhouding $i+1$ een geringere acceleratie oplevert dan i . In dit geval moeten twee overbrengingsverhoudingen worden gebruikt, namelijk i en $i+1$, dus ook overbrengingsverhouding i met **de** acceleratie van meer dan **2,0 m/s²**. In de andere gevallen mag geen andere overbrengingsverhouding worden gebruikt. Voor de berekening van de partiële vermogensfactor k_P moet de tijdens de test bereikte acceleratie $a_{wot\ test}$ worden gebruikt in plaats van $a_{wot\ ref}$;

Motivering

Beschikbare in de praktijk gebruikte rij-statistieken voor de ontwikkeling van de nieuwe wereldwijde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP) tonen aan dat een acceleratiesnelheid van meer dan 2,0 m/s² niet is gerechtvaardigd. Bovendien was de verplichte toezichtprocedure voor deze nieuwe verordening tussen 2007 en 2010 gebaseerd op een testomschrijving van 2 m/s².

Amendement 51

Voorstel voor een verordening
Bijlage III

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bijlage III
Grenswaarden

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de volgende grenswaarden niet overschrijden:

Voertuigc ategorie	Beschrijving van de voertuigcategori e	Grenswaarden uitgedrukt in dB(A) [A-gewogen decibels]					
		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen	
		Fase 1, geldig vanaf [2 jaar na publicatie]		Fase 2, geldig vanaf [5 jaar na publicatie]		Fase 3, geldig vanaf [7 jaar na publicatie]	
		Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *
<i>M</i>	Voertuigen voor personenvervoer						
<i>M₁</i>	aantal stoelen < 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	aantal stoelen < 9; verhouding ver mogen/ massa > 150 kW/ t	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9; massa < 2 t	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9; 2 t < massa < 3,5 t	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	Voertuigen voor goederenvervoer						

	<i>r</i>						
<i>N₁</i>	<i>massa < 2 t</i>	71	71	69	69	69	69
<i>N₁</i>	<i>2 t < massa < 3,5 t</i>	72	73	70	71	70	71
<i>N₂</i>	<i>3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen < 75 kW</i>	74	75	72	73	72	73
<i>N₂</i>	<i>3,5 t < massa < 12 t; 75 < nominaal motorvermogen < 150 kW</i>	75	76	73	74	73	74
<i>N₂</i>	<i>3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen > 150 kW</i>	77	79	75	77	75	77
<i>N₃</i>	<i>massa > 12 t; 75 < nominaal motorvermogen < 150 kW</i>	77	78	75	76	75	76
<i>N₃</i>	<i>massa > 12 t; nominaal motorvermogen > 150 kW</i>	80	82	78	80	78	80
*	<i>Hogere grenswaarden gelden alleen als het voertuig voldoet aan de relevante definitie van terreinvoertuigen in Richtlijn 2007/46/EG, bijlage II, deel A, punt 4.</i>						
**	<i>Bij voertuigen van categorie M1 gelden de hogere grenswaarden voor terreinvoertuigen alleen als de maximaal toegestane massa > 2 t.</i>						

Amendement

Bijlage III **Grenswaarden**

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau, *afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal indien het fractiedeel minder is dan 0,5 en afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal indien het fractiedeel gelijk is aan of meer is dan 0,5*, mag de volgende grenswaarden niet overschrijden:

<i>Voertuigcategorie</i>	<i>Beschrijving van de voertuigcategorie</i>	<i>Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen, uitgedrukt in dB(A) [A-gewogen decibels]*</i>	<i>Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen en voor de registratie, verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen, uitgedrukt in dB(A) [A-gewogen decibels]*</i>
		<i>Fase 1, geldig vanaf [6 jaar na publicatie]</i>	<i>Fase 2, geldig vanaf [8 jaar na publicatie]</i>
M	Voertuigen voor personenvervoer		
<i>M₁</i>	<i>aantal stoelen ≤ 9; ≤</i>	68	68

	125 kW/t		
	aantal stoelen ≤ 9; verhouding vermogen/ massa ≤ 150 kW/t	69	69
	aantal stoelen ≤ 9; verhouding vermogen/ massa > 150 kW/t	71	71
M_2	aantal stoelen > 9; massa ≤ 2,5 t	69	69
	aantal stoelen > 9; 2,5 t < massa < 3,5 t	71	71
	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t;	72	72
M_3	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen ≤ 180 kW	73	73
	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; 180 kW < nominaal motorvermogen ≤ 250kW	75	75
	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen > 250kW	76	76
N	Voertuigen voor goederenvervoer		
N_1	massa < 2,5 t	69	69
	2,5 t < massa < 3,5 t	70	70
N_2	3,5 t < massa < 12 t; rated engine power < 150 kW nominaal motorvermogen < 150 kW	3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	72
	3,5 t < massa ≤ 12 t; nominaal motorvermogen > 150kW	75	75
N_3	massa > 12 t; nominaal motorvermogen ≤ 180kW	75	75
	massa > 12 t; 180 kW < nominaal motorvermogen ≤ 250kW	77	77
	massa > 12 t; nominaal motorvermogen > 250 kW	79	79
*	<i>Bij de grenswaarden wordt 1dB opgeteld voor voertuigen die voldoen aan de relevante definitie van terreinvoertuigen in Richtlijn 2007/46/EG, bijlage II, deel A, punt 4.</i>		

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Bijlage VI – punt 3 – eerste alinea

Door de Commissie voorgestelde tekst

Eén voertuig wordt geselecteerd en aan de tests van punt 2 onderworpen. Indien de testresultaten voldoen aan de productieconformiteitsvoorschriften van bijlage X bij Richtlijn 2007/46/EG, wordt het voertuig geacht aan die voorschriften te voldoen.

Amendement

Eén voertuig wordt geselecteerd en aan de tests van punt 2 onderworpen. Indien de testresultaten voldoen aan de productieconformiteitsvoorschriften van bijlage X bij Richtlijn 2007/46/EG, wordt het voertuig geacht aan die voorschriften te voldoen. ***De toepasselijke productieconformiteitsvoorschriften zijn de in bijlage III vastgelegde grenswaarden met een extra marge van 1 dB(A).***

Motivering

In overeenstemming met andere verordeningen zoals Verordening nr. 661/2009 en overeenkomstig bepalingen in de huidige wetgeving is een extra marge van +1 dB voorzien voor productconformiteitscontroles.

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Bijlage VII – punt 1 – voetnoot 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

^{1/}ISO10844:1994.

Amendement

1/ Gedurende de eerste vijf jaar na inwerkingtreding van deze Verordening kunnen fabrikanten gebruik maken van testbanen die gecertificeerd zijn volgens ISO 10844:1994 of ISO 10844:2011. Na deze datum moeten fabrikanten gebruik maken van testbanen die enkel overeenstemmen met ISO 10844:2011.

Motivering

ISO10844:1994 werd bijgewerkt in maart 2011 naar de nieuwe ISO-norm ISO10844:2011. De nieuwe tekst is echter nog niet ingevoerd in alle VN/ECE-reglementen betreffende

voertuig- en bandentestvoorzieningen. Daarom is het belangrijk om een overgangperiode te hebben tussen de twee normen zodat fabrikanten de mogelijkheid hebben om een baan te heraanleggen en zodat de VN/ECE de referentie naar de nieuwe norm kan invoegen in zijn reglementen.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Bijlage VII – punt 3.2.2 – alinea 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Behalve aan de voorschriften van de punten 1 tot en met 3.2.2 moet ook aan de volgende voorschriften worden voldaan:

Amendement

Behalve aan de voorschriften van de punten 1 tot en met 3.2.2 moet ook aan de volgende voorschriften **van ISO 10844:2011** worden voldaan **of dient er te worden verwezen naar ISO 10844:1994 voor een overgangperiode van 5 jaar:**

Motivering

Dit voorschrift moet overeenkomen met zowel paragraaf 1 van Bijlage VII van deze Verordening als het werk uitgevoerd door VN/ECE. De voorschriften vermeld in deze paragraaf van punt (a) tot (g) zijn overgenomen uit de ISO-norm 10844:2011. Deze norm is echter nog niet opgenomen in een VN/ECE-reglement. Daarom is nodig om ook een referentie te maken naar de vorige versie van de ISO-norm 10844:1994 gedurende een overgangperiode van vijf jaar zodat de VN/ECE zijn reglementen kan wijzigen en de testvoorzieningen de wijzigingen kunnen doorvoeren die geëist worden door de versie van 2011 van deze norm.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Bijlage VII – punt 4.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

4.3. Voor de toepassing van deze norm wordt de textuurdiepte op minstens tien gelijk uit elkaar liggende plaatsen in de wielsporen van het testtraject gemeten; daarbij wordt de gemiddelde waarde vergeleken met de gespecificeerde minimale textuurdiepte. Zie **ISO-norm 10844:1994** voor de beschrijving van de procedure.

Amendement

4.3. Voor de toepassing van deze norm wordt de textuurdiepte op minstens tien gelijk uit elkaar liggende plaatsen in de wielsporen van het testtraject gemeten; daarbij wordt de gemiddelde waarde vergeleken met de gespecificeerde minimale textuurdiepte. Zie **ISO-norm 10844:2011** voor de beschrijving van de procedure.

Motivering

De verordening moet in overeenstemming zijn met huidige ISO-normen.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Bijlage VIII – punt 2.3 regel 4 – voertuigacceleratie

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

voertuigacceleratie a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 5,0$
m/s²

voertuigacceleratie a_{wot} ASEP: $a_{wot} \leq 4,0$
m/s²

Motivering

De acceleratiesnelheid die nodig is in de ASEP-test zoals vermeld in het voorstel van de Commissie is niet representatief voor rijomstandigheden in de stad. Bovendien wordt de test complexer en moeilijker om voortdurend te herhalen tegen hogere acceleraties. De gegevens die gebruikt worden voor de ASEP worden niet afgeleid uit de gegevens van methode B. Eigenlijk zijn methode B en ASEP niet verwant en dus moeten wijzigingen aan methode B niet doorgevoerd worden in de ASEP-test. Bovendien werd er geen beoordeling van de volledige impact uitgevoerd om rekening te houden met de wijziging van 4.0 naar 5.0 m/s².

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Bijlage VIII – punt 2.4 – paragraaf 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Om de ASEP-test representatief en herhaalbaar te maken (voor de typegoedkeuringsautoriteit) moet het voertuig getest worden met kalibratie van de productieversnellingsbak.

Motivering

Kalibratie van de productieversnellingsbak is met het oog op het volgende noodzakelijk: Aangezien de versnellingsbak buiten zijn 'normale' parameters moet functioneren, is er een kalibratie nodig om de geselecteerde versnellingen tijdens de ASEP-test "vast te houden". Een speciale kalibratie voor productiewagens is echter niet beschikbaar. Conformiteit van de productie is dan ook niet haalbaar. Niet-lineaire acceleratie: een hoge versnelling aanhouden en volle kracht toepassen vanuit een laag toerental kan ervoor zorgen dat de motor "flairt". "Flairing" wordt veroorzaakt door de koppelomvormer die slijpt bij een laag toerental.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Bijlage IX – deel A – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem (AVAS) is een **geluidsproducerende voorziening die bedoeld is om** voetgangers en kwetsbare weggebruikers **te informeren**.

Amendement

Een akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem (AVAS) is een **systeem voor hybride elektrische en elektrische wegvoertuigen dat** voetgangers en kwetsbare weggebruikers **informatie verstrekt over de werking van het voertuig**.

Motivering

De definitie van AVAS in bijlage IX moet overeenkomen met die van artikel 3, punt 21.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Bijlage IX – deel A – punt 4 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) Het door het AVAS te produceren geluid moet een continu geluid zijn dat de voetgangers en kwetsbare weggebruikers erop attendeert dat een voertuig in beweging is.

Amendement

(a) Het door het AVAS te produceren geluid moet een continu geluid zijn dat de voetgangers en kwetsbare weggebruikers erop attendeert dat een voertuig in beweging is. **Het geluid moet een duidelijke indicatie zijn van het voertuiggedrag en moet lijken op het geluid van een voertuig van dezelfde categorie dat met een verbrandingsmotor is uitgerust.**

De volgende en soortgelijke geluidstypen zijn echter niet aanvaardbaar:

(i) het geluid van een sirene, claxon, klok, bel of hulpverleningsvoertuig;

(ii) alarmgeluiden zoals een brand-, diefstal- of rookalarm.

(iii) een onderbroken geluid.

De volgende en soortgelijke geluidstypen moeten worden vermeden:

(iv)melodieuze geluiden, geluiden van dieren of insecten;

(v)geluiden waardoor de identificatie van een voertuig en de werking ervan (bv. acceleratie, vertraging enz.) kunnen worden verward.

Motivering

De opsomming van de verschillende soorten geluid die een AVAS niet mag maken kan beter worden vervangen door een duidelijke beschrijving van de kenmerken van de geluiden die wél mogen.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Bijlage IX – deel A – punt 4 – letters b en c

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	
<u>Bijlage IX</u>	
(b)	Het door het AVAS te produceren geluid moet een gemakkelijke indicatie zijn van het voertuiggedrag, bijvoorbeeld door de automatische verandering van het geluidsniveau of de geluidskenmerken al naargelang de snelheid van het voertuig.
(c)	Het door het AVAS te produceren geluidsniveau mag het approximatieve geluidsniveau van een soortgelijk voertuig van dezelfde categorie dat met een verbrandingsmotor is uitgerust en onder dezelfde omstandigheden wordt gebruikt, niet overschrijden. Milieuoverweging Bij de ontwikkeling van het AVAS moet aandacht worden besteed aan het totale geluidseffect voor de bevolking.

Amendement

<u>Bijlage IX</u>	
(b)	Het door het AVAS te produceren geluid moet een gemakkelijke indicatie zijn van het voertuiggedrag en de rijrichting van het voertuig , bijvoorbeeld door de automatische verandering van het geluidsniveau of de geluidskenmerken al naargelang de snelheid van het voertuig.
(c)	Het door het AVAS te produceren geluidsniveau kan het approximatieve geluidsniveau van een soortgelijk voertuig van dezelfde categorie dat met een verbrandingsmotor is uitgerust en onder dezelfde omstandigheden wordt gebruikt, niet overschrijden. Milieuoverweging Bij de ontwikkeling van het AVAS moet aandacht worden besteed aan het totale geluidseffect voor de bevolking.

TOELICHTING

Het belangrijkste doel van het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen is de bescherming van de volksgezondheid en het milieu via maatregelen om het geluidsniveau van motorvoertuigen te verminderen.

Dit voorstel behelst een nieuwe testmethode voor het meten van het geluidsniveau van motorvoertuigen, alsmede nieuwe geluidsgrenswaarden voor verschillende categorieën lichte, middelgrote en zware voertuigen.

Uw rapporteur beschouwt de algemene strekking van het voorstel van de Commissie als een belangrijke stap voorwaarts in de strijd tegen de gevolgen van geluidsemissies van motorvoertuigen voor de volksgezondheid en het milieu. Desalniettemin is uw rapporteur van mening dat het voorstel van de Commissie een aantal aanvullingen en technische aanpassingen behoeft, in het bijzonder om de constructie en aankoop van voertuigen met lagere geluidsniveaus te bevorderen. Tevens erkent uw rapporteur dat lawaai van motorvoertuigen afkomstig is van verschillende bronnen, zoals de motor, de banden, het wegdek en aerodynamisch geluid.

In het voorstel van de Commissie wordt momenteel onvoldoende belang gehecht aan informatieverstrekking aan consumenten inzake het geluidsniveau van motorvoertuigen. Uw rapporteur steunt de invoering van een etiketteringsschema voor de geluidsemissies van voertuigen, evenals de promotie van geluidarme voertuigen en de mogelijkheid voor consumenten om, alvorens tot aanschaf over te gaan, een gemotiveerde keuze te maken.

De kwaliteit van het wegdek heeft ook veel invloed op de rolgeluidemissies van voertuigen. Uw rapporteur is van mening dat het voorstel van de Commissie kan worden verbeterd met de invoering van een wegindelingsysteem waarmee de nationale en plaatselijke autoriteiten van de lidstaten de wegdekkwaliteit op efficiëntere wijze kunnen controleren en evalueren, om de gevolgen voor geluidsniveaus in het algemeen te verminderen.

Uw rapporteur stelt tevens een aantal wijzigingen voor in de technische voorschriften inzake de methoden om de geluidsniveaus van motorvoertuigen te meten en in de bepalingen inzake de grenswaarden, teneinde het voorstel af te stemmen op actuele technische ontwikkelingen in testprocedures en de algemene haalbaarheid van de voorschriften te verbeteren. Deze wijzigingen hebben betrekking op de bepalingen inzake de profieldiepte van banden en op de acceleratiesnelheid in verband met de voorwaarden voor de selectie van de overbrengingsverhoudingen. Ook draagt uw rapporteur een aantal wijzigingen aan voor de voertuigcategorieën met betrekking tot de toepasselijkheid van de geluidsgrenswaarden, evenals de invoering van de nieuwe fase 4, die van kracht wordt als uit een na invoering van fase 3 door de Commissie uitgevoerd onderzoek blijkt dat dit wenselijk is.

Tot slot is uw rapporteur van mening dat de vaststelling van grenswaarden (en de gegevens waarop deze waarden van toepassing zijn) voor de voertuigcategorieën, zoals vastgelegd in bijlage III van het voorstel van de Commissie, een essentieel onderdeel van de verordening vormt en door de medewetgevers moet worden uitgevoerd. Dientengevolge spreekt uw rapporteur geen steun uit voor het voorstel om de Commissie de bevoegdheid te verlenen om

via gedelegeerde handelingen wijzigingen aan te brengen in de genoemde aspecten van de verordening, en stelt derhalve voor dat alle toekomstige wijzigingen ten uitvoer worden gelegd volgens de gewone wetgevingsprocedure.

25.6.2012

**ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNE MARKT EN
CONSUMENTENBESCHERMING**

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende
het geluidsniveau van motorvoertuigen
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Rapporteur voor advies: Anja Weisgerber

BEKNOPTE MOTIVERING

Het gemotoriseerd vervoer vormt een van de belangrijkste bronnen van geluidshinder. Aangenomen wordt dat langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus hart- en vaatziekten, aantasting van cognitieve vermogens, slaapstoornissen en tinnitus kan veroorzaken. De rapporteur staat pal achter de doelstelling van de voorgestelde verordening, nl. het verminderen van omgevingsgeluid door middel van verlaging van de geluidsgrenswaarden en de invoering van een nieuwe, verfijnde testmethode voor het meten van geluidsemissies. De geluidsgrenswaarden moeten echter zowel ambitieus als technisch haalbaar zijn. Daarbij moet worden bedacht dat geluid gemeten wordt op een logaritmische schaal en dat een verlaging van 3 decibel (dB) een geluidsvermindering van 50% tot gevolg heeft.

Er zijn al typegoedkeuringsvoorschriften voor voertuigen voor onder meer de CO₂-emissies en andere verontreinigende stoffen (Euro 5/6- en Euro VI-normen). De maatregelen die genomen zijn om aan deze emissievoorschriften te voldoen, zijn ten dele in strijd met de maatregelen om de geluidsemissie van een voertuig te verminderen. Zo kunnen maatregelen om geluidsemissies terug te dringen leiden tot een hoger gewicht van een voertuig en dus tot een hogere CO₂-uitstoot. De diverse EU-typegoedkeuringsvoorschriften moeten zorgen voor een goed evenwicht tussen de diverse nagestreefde doelen en moeten gebaseerd zijn op een gemeenschappelijke aanpak die tot doel heeft voertuigen stiller, veiliger en milieuvriendelijker te maken. Ook moeten maatregelen ter vermindering van de geluidsemissies van voertuigen niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Een speciaal geluidsdempend wegdek bijvoorbeeld kan het rolgeluid van banden aanzienlijk verminderen maar ook tot een langere remafstand leiden. Uw rapporteur wijst erop dat er naast geluidsgrenswaarden voor voertuigen ook naar andere bronnen van omgevingsgeluid moet worden gekeken, zoals wegdek, beheer van de verkeersstromen en rijgedrag.

De rapporteur staat achter het voorstel, maar stelt enkele amendementen voor om de doelen ervan beter te kunnen verwezenlijken. Om zowel de gezondheidsvoordelen als de rechtszekerheid te vergroten, moeten er geluidsgrenswaarden voor de lange termijn worden vastgesteld. Ook met betrekking tot de voertuigencategorieën moeten de nodige aanpassingen worden verricht. In de huidige wetgeving inzake geluidsemissies van voertuigen variëren de grenswaarden per voertuigencategorie en -subcategorie. Deze onderverdeling dateert uit 1970 en is sinds 1985 niet meer gewijzigd. Daarom stelt uw rapporteur voor de subcategorieën te updaten en de indeling aan te passen aan de meest recente technische normen. Met deze aanpassingen moet het mogelijk worden ambitieuze geluidsgrenswaarden vast te stellen en geluidshinder in het algemeen terug te dringen. Door de voertuigencategorieën verder te differentiëren kunnen we ambitieuzere geluidsgrenswaarden voor voertuigen met een lager motorvermogen en realistischere grenswaarden voor voertuigen met een hoger vermogen vaststellen. De nieuwe geluidsgrenswaarden voor de lange termijn vereisen een volledig nieuw ontwerp voor elk voertuig.

Uw rapporteur is ook van mening dat de verschillen qua ontwikkeling en productie tussen personenauto's en zware bedrijfsvoertuigen tot uiting moeten komen in de verordening. Deze verschillen moeten ook terug te vinden zijn in een verschillende timing van de respectieve fasen waarvoor de geluidsgrenswaarden gelden. Daarom stelt zij voor om voor personenauto's en voertuigen voor bedrijfsmatig vervoer verschillende fasen in te voeren.

Transparantie is cruciaal voor een verantwoord consumentenbeleid en is een aspect dat de

IMCO-commissie sinds jaar en dag voorstaat. Wanneer de consument over duidelijke en transparante informatie over de geluidsemissies van elk voertuig beschikt, kan hij mede op basis daarvan zijn keuze maken. Voor de overheid is die informatie van belang om passende stimuleringsmaatregelen te kunnen nemen om de doorbraak van stillere voertuigen aan te moedigen, bijvoorbeeld door aankoopnormen voor busvlotten vast te stellen en alleen de voertuigen die het minste geluid produceren preferentiële toe te laten tot bepaalde gevoelige woongebieden of tijdens bepaalde uren. Voor CO₂-emissies, brandstofverbruik en bandengeluid bestaan er al labels. Zo'n label zou er ook moeten komen voor geluidsemissies van voertuigen.

Voor elektrische en hybride voertuigen zouden in de verordening technische normen moeten worden vastgesteld in de vorm van voorschriften inzake het minimumgeluid voor elektrische voertuigen. De VN/ECE heeft een werkgroep voor minimumgeluidsniveaus voor stille voertuigen opgericht, waarin de mogelijkheid van harmonisatie van de voorschriften voor "akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem" (AVAS - Acoustic Vehicle Alerting System) wordt besproken.

AMENDEMENTEN

De Commissie interne markt en consumentenbescherming verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Er zijn EU-typegoedkeuringsvoorwaarden voor onder meer CO₂-emissies (Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken¹ en Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken²) en verontreinigende emissies

(Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie³ en Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie⁴). De technische voorschriften inzake grenswaarden voor de uitstoot van CO₂ en andere verontreinigende stoffen mogen niet in strijd zijn met de voorschriften inzake de vermindering van de geluidsemissies. Daarom moet in de EU-typegoedkeuringsvoorschriften een evenwicht worden gevonden tussen de diverse doelstellingen.

¹ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

² PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1.

³ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

⁴ PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1.

Motivering

Tot de technische maatregelen ter verlaging van de CO₂-emissies behoren ook maatregelen om het gewicht van voertuigen te verminderen, terwijl technische maatregelen ter vermindering van de geluidsemissies (bijv. geluidsisolatie) normaliter tot zwaardere auto's en dus tot meer CO₂-uitstoot leiden. Bovendien leidt geluidsisolatie tot vermindering van de geluidsemisssie maar ook tot een groter risico op motorbrand.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

(1 bis) Van de circa 500 miljoen burgers van de Europese Unie zijn er ongeveer 300 miljoen als bestuurders van voertuigen geregistreerd. Van alle voertuigen ter wereld bevindt zich 22% in de Europese Unie en 25% van alle voertuigen ter wereld wordt er geproduceerd. De Europese automobiellindustrie vervaardigt ieder jaar 17 miljoen nieuwe voertuigen. Volgens de huidige tendens zal dit aantal nog stijgen.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

(8 bis) Technische maatregelen voor geluidshinderreductie van voertuigen staan op gespannen voet met andere eisen, zoals bijvoorbeeld om bij gelijkblijvende economische exploitatiemogelijkheden naast de geluidsemisatie tegelijkertijd de emissie van schadelijke stoffen te beperken en de rijveiligheid te verhogen. Bij de pogingen om aan alle eisen in gelijke mate te voldoen en daar een evenwicht tussen te bewaren, botst de automobiellindustrie maar al te vaak op de grenzen van de reële fysieke mogelijkheden. Bij de ontwikkeling van de automobiell is het steeds weer gelukt om deze grenzen door het gebruik van nieuwe, innovatieve materialen en methoden op te schuiven. Om tot mogelijke innovatie te komen is er van de kant van de wetgever een helder kader en tijdsbestek nodig. Deze verordening voorziet hierin en dwingt daarmee de maatschappelijk vereiste innovatie-impuls onverwijld af, waarbij ze tegelijkertijd de industrie haar

economische handelingsvrijheid laat.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 8 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 ter) Geluidshinder is vooral een lokaal probleem, waar echter wel een oplossing op Europees niveau voor nodig is. Want voor een eerste stap op weg naar een effectief geluidsemisiebeleid is het noodzakelijk maatregelen in het leven te roepen, die het lawaai bij de bron aanpakken. Het motorvoertuig als bron van lawaai, waar deze verordening op gericht is, is per definitie volkomen mobiel, dus maatregelen van alleen de natiestaten zouden niet toereikend zijn.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het verstrekken van informatie over geluidsemisies aan consumenten, vlootbeheerders en overheden kan aankoopbesluiten beïnvloeden en de overstap naar een stiller voertuigenpark versnellen. Om de consument naar behoren te informeren moet de fabrikant op het verkooppunt en in het technische reclamemateriaal gegevens verstrekken over de geluidsniveaus van voertuigen, berekend aan de hand van geharmoniseerde testmethoden. Voor de geluidsemisies van voertuigen moet een label worden ingevoerd, naar het voorbeeld van de labels die gebruikt worden voor informatie over CO₂-emissies, brandstofverbruik en

bandenlawaai.

Motivering

Tot nu toe kan de consument niet weten hoeveel lawaai een voertuig produceert. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1222/2009 inzake de etikettering van banden moet op verkooppunten en in reclamemateriaal informatie over bandenlawaai worden verstrekt. Om voertuigen met een lage geluidsemisatie te promoten en de consument de mogelijkheid te bieden een gemotiveerde keuze te maken, moet de fabrikant verplicht worden het geluidsemissieniveau van een voertuig te vermelden. Nationale en gemeentelijke instanties zijn de belangrijkste inkopers van voertuigenparken, met name voor het openbaar en gemeentelijk vervoer, en zijn ook verantwoordelijk voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/49/EG, die tot doel heeft het omgevingslawaai in stedelijke gebieden en van grote vervoerinfrastructuur te verminderen.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Bij personenauto's is het overheersende geluid bij een rit met een gemiddelde snelheid van onder de 45 km. per uur nog dat van de motor en het uitlaatsysteem, bij ritten met een hogere snelheid daarentegen is dat het bandengeluid en het geraas van wind. Dit bandengeluid en geraas van wind is niet afhankelijk van de soort of het vermogen van de motor. Door de ontwikkeling van de auto sinds de zeventiger jaren van de vorige eeuw zijn de motoren beduidend stiller geworden, maar door de bank genomen is het vermogen en het gewicht ervan verhoogd. Aan het laatste aan een toename van de rijveiligheid is een gewichtstoename van het totale voertuig toe te schrijven, die gepaard ging met een noodzakelijke verbreding van de contactvlakken van de banden van het voertuig ter verhoging van de stabiliteit tijdens het rijden. Met iedere verbreding van deze vlakken neemt het bandengeluid van het voertuig toe.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Het geluidshinderreductiepotentieel van de geluidsbronnen, waar deze verordening op gericht is, is relatief kleiner dan dat van het door de banden van het voertuig beroerde wegdek. De laatste geluidshinderreductie zou technisch beduidend gemakkelijker te realiseren zijn. Met de reeds ter beschikking staande asfaltsoorten zoals fluisterasfalt, asfaltsoorten met geluidsbeperkende eigenschappen of dubbel-zoab (zeer open asfaltbeton), geïntegreerd in een alomvattende aanpak, die verschillende eenvoudige bouwmaatregelen combineert, kan nu al een beperking van circa 10db op lokaal niveau bereikt worden. Deze effectieve aanpak van de specifiek lokale geluidsbronnen maakt geen deel uit van deze verordening, omdat een uitvoering daarvan de overheidsbegrotingen, vooral die van de regionale en lokale autoriteiten, te zwaar zou belasten. Dit zou moeilijk uit te dragen zijn in tijden van financiële crisis en zou daarnaast ook raken aan het domein van het regionaal en structuurbeleid.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) "verkooppunt": een plaats waar voertuigen te koop worden aangeboden aan consumenten.

Motivering

Om te waarborgen dat de consument toegang heeft tot relevante informatie wanneer hij overweegt een voertuig aan te schaffen, moeten gegevens over de geluidsemissies op ruime schaal beschikbaar zijn. (Het voorstel is gebaseerd op artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1222/2009 inzake de etikettering van banden, die ook voorschriften inzake geluidsemissies bevat).

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 21 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 ter) "technisch reclamemateriaal": technische handleidingen, brochures, folders en catalogi, (zowel in gedrukte, elektronische als onlinevorm), alsook websites, die tot doel hebben voertuigen te verkopen aan consumenten.

Motivering

Om te waarborgen dat de consument toegang heeft tot relevante informatie wanneer hij overweegt een voertuig aan te schaffen, moeten gegevens over de geluidsemissies op ruime schaal beschikbaar zijn. (Het voorstel is gebaseerd op artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1222/2009 inzake de etikettering van banden, die ook voorschriften inzake geluidsemissies bevat).

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de grenswaarden van bijlage III niet overschrijden.

Er moet bij de testomstandigheden die vastgelegd zijn in bijlage II rekening gehouden worden met de normale rijomstandigheden op de weg en de testvereisten van andere essentiële onderdelen van het voertuig, die reeds vallen onder Verordening (EG) Nr. 661/2009. Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de grenswaarden van bijlage III niet

overschrijden.

Motivering

Overeenkomstig de beginselen van betere regelgeving, is het van belang om er zorg voor te dragen dat de testomstandigheden geen onterecht nadelig effect hebben voor de onderdelenfabrikanten die reeds belangrijke stappen ondernomen hebben om geluidsemissie te beperken, met name de bandenindustrie. In deze context moet de accuratesse van de testomstandigheden benadrukt worden en "normale rijomstandigheden op de weg" moeten gespecificeerd worden als voorwaarde voor de geldigheid van de grenswaarden die vastgelegd zijn in bijlage III.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 – lid 1 – alinea 1 bis en 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voertuigen voldoen automatisch aan de vereisten van bijlage X als de voertuigfabrikant technische documentatie overlegt aan de typegoedkeuringsinstantie, waaruit blijkt dat het verschil tussen het maximum- en minimumtoerental van de motor van de voertuigen bij BB'17, voor elke testvoorwaarde binnen het ASEP-controlebereik, zoals gedefinieerd in punt 3.3 van bijlage VIII, met betrekking tot de in bijlage II beschreven voorwaarden, niet meer bedraagt dan 0,15 x S.

Voertuigen uit de categorie N1 vallen niet onder de Aanvullende bepalingen inzake geluidsemissie (ASEP) als aan een der volgende voorwaarden voldaan is:

(a) De motorinhoud is kleiner dan of gelijk aan 660 kubieke centimeter en de verhouding vermogen/massa (PMR), berekend door de maximaal toegestane voertuigmassa te gebruiken, is kleiner dan of gelijk aan 35.

(b) Het laadvermogen is 850 kg. of meer en de verhouding vermogen/massa (PMR), berekend door de maximaal toegestane voertuigmassa te gebruiken, is

kleiner dan of gelijk aan 40.

Motivering

Met dit amendement worden evenredige vereisten ingevoerd voor kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) die aan het opbouwen zijn. Bovendien is de ASEP-norm van de Unie van Industrie- en werkgeversfederaties van Europa (UNICE) toegesneden op de standaard MI-voertuigen, en de verantwoordelijke expertisegroep heeft uitsluiting aanbevolen voor andere categorieën. Aanvullende bepalingen inzake geluidsemissie (ASEP) moeten onverwachte geluidsemissies voorkomen die niet correleren met de resultaten van de typegoedkeuring. Aangezien dit nooit is waargenomen voor NI-bestelbussen wordt er in dit amendement geregeld dat zij vrijgesteld zijn van speciale ASEP-testen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening

Artikel 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 8 bis

Informatie

Fabrikanten en distributeurs van voertuigen zien erop toe dat het geluidsniveau in decibel (dB(A)), berekend volgens geharmoniseerde testmethoden voor typegoedkeuring voor elk voertuig, op een duidelijk zichtbare plaats op het verkooppunt en in het technische reclamemateriaal wordt vermeld.

Uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze verordening dient de Commissie dient bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in inzake de informatieverstrekking aan de consument.

De consumenteninformatie kan worden geïntegreerd in Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-emissies bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's¹. Voor geluidsemissies wordt dezelfde aanduidingsmethode

gebruikt als voor CO₂-emissies.

¹ *PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.*

Motivering

Tot nu toe kan de consument niet weten hoeveel lawaai een voertuig produceert. Om voertuigen met een lage geluidsemissie te promoten en de consument de mogelijkheid te bieden een gemotiveerde keuze te maken, moeten de fabrikant en de distributeur verplicht worden het geluidsemissieniveau van een voertuig te vermelden.

Amendement 13

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen willen installeren, moet aan de voorschriften van bijlage X **worden voldaan**.

Amendement

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen willen installeren, **zorgen zij ervoor dat het door het AVAS geproduceerde geluid een continu geluid is dat de voetgangers en kwetsbare weggebruikers erop attendeert dat een voertuig in beweging is. Het geluid moet een gemakkelijke indicatie zijn van het voertuiggedrag en mag het approximatieve geluidsniveau van een soortgelijk voertuig van dezelfde categorie dat met een verbrandingsmotor is uitgerust en onder dezelfde omstandigheden wordt gebruikt, niet overschrijden, en er moet worden voldaan aan de voorschriften van bijlage X.**

Motivering

De belangrijkste voorschriften voor AVAS moeten in het desbetreffende artikel worden vermeld in plaats van alleen in de bijlage. Mocht de VN/ECE-werkgroep een reglement met op wereldwijd niveau geharmoniseerde normen voor AVAS vaststellen, dan moeten de EU-voorschriften dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Ingeval de VN/ECE-werkgroep inzake minimumgeluidsniveaus voor stille voertuigen een Reglement van de VN/ECE vaststelt, beoordeelt de Commissie of het mogelijk is de technische voorschriften van bijlage X te vervangen door een rechtstreekse verwijzing naar de overeenkomstige voorschriften van het VN/ECE-Reglement en legt zij indien noodzakelijk een voorstel tot wijziging van bijlage X voor aan het Europees Parlement en de Raad.

Motivering

De belangrijkste voorschriften voor AVAS moeten in het desbetreffende artikel worden vermeld in plaats van alleen in de bijlage. Mocht de VN/ECE-werkgroep een reglement met op wereldwijd niveau geharmoniseerde normen voor AVAS vaststellen, dan moeten de EU-voorschriften dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De Commissie ***wordt de bevoegdheid toegekend om*** gedelegeerde handelingen vast te stellen ***teneinde de bijlagen I tot en met XI*** te wijzigen.

1. De Commissie ***is bevoegd*** gedelegeerde handelingen vast te stellen ***ten einde de bijlagen I, II en IV tot en met X*** te wijzigen.

Motivering

Overeenkomstig artikel 290 VWEU kunnen alleen niet-essentiële onderdelen van de wetshandeling aan de Commissie worden gedelegeerd, terwijl de essentiële onderdelen bij de wetshandeling geregeld moeten worden. Bijlage III betreft de geluidsgrenswaarden en de overgangperiode (fasen): dat zijn essentiële onderdelen van het voorstel die voorbehouden moeten zijn aan de cowetgevers.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Wanneer de grenswaarden voor de testmethode in VN/ECE-Reglement nr. 51 worden vastgesteld, **overweegt** de Commissie de technische voorschriften van bijlage III door een directe verwijzing naar de overeenkomstige voorschriften van de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen.

Amendement

2. Wanneer de grenswaarden voor de testmethode in VN/ECE-Reglement nr. 51 worden vastgesteld, **beoordeelt** de Commissie **of** de technische voorschriften van bijlage III **kunnen worden vervangen** door een directe verwijzing naar de overeenkomstige voorschriften van de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen **en legt zij indien nodig een voorstel tot wijziging van bijlage III voor aan het Europees Parlement en de Raad.**

Motivering

Overeenkomstig artikel 290 VWEU kunnen alleen niet-essentiële onderdelen van de wetshandeling aan de Commissie worden gedelegeerd, terwijl de essentiële onderdelen bij de wetshandeling geregeld moeten worden. Bijlage III betreft de geluidsgrenswaarden en de overgangperiode (fasen): dat zijn essentiële onderdelen van het voorstel die voorbehouden moeten zijn aan de cowetgevers.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening

Bijlage II – punt 4.1.2.1.4.1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) indien één specifieke overbrengingsverhouding een acceleratie geeft die tot op $\pm 5\%$ nauwkeurig overeenkomt met de referentieacceleratie $a_{\text{wot ref}}$ en **3,0 m/s²** niet overschrijdt, voer de test dan met die overbrengingsverhouding uit;

Amendement

(a) indien één specifieke overbrengingsverhouding een acceleratie geeft die tot op $\pm 5\%$ nauwkeurig overeenkomt met de referentieacceleratie $a_{\text{wot ref}}$ en **2,0 m/s²** niet overschrijdt, voer de test dan met die overbrengingsverhouding uit;

Motivering

Om een echte stadsverkeerssituatie te simuleren, moet de maximale acceleratie 2,0 m/s² bedragen.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening
Bijlage II – punt 4.1.2.1.4.1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) indien geen van de overbrengingsverhoudingen tot de vereiste acceleratie leidt, kies dan een overbrengingsverhouding i met een hogere acceleratie en een overbrengingsverhouding $i+1$ met een lagere acceleratie dan de referentieacceleratie. Indien de acceleratiewaarde in overbrengingsverhouding i niet meer dan **3,0 m/s²** bedraagt, gebruik dan beide overbrengingsverhoudingen voor de test. De wegingsverhouding met betrekking tot de referentieacceleratie $a_{\text{wot ref}}$ wordt als volgt berekend: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

Amendement

(b) indien geen van de overbrengingsverhoudingen tot de vereiste acceleratie leidt, kies dan een overbrengingsverhouding i met een hogere acceleratie en een overbrengingsverhouding $i+1$ met een lagere acceleratie dan de referentieacceleratie. Indien de acceleratiewaarde in overbrengingsverhouding i niet meer dan **2,0 m/s²** bedraagt, gebruik dan beide overbrengingsverhoudingen voor de test. De wegingsverhouding met betrekking tot de referentieacceleratie $a_{\text{wot ref}}$ wordt als volgt berekend: $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

Motivering

Om een echte stadsverkeerssituatie te simuleren, moet de maximale acceleratie 2,0 m/s bedragen.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening
Bijlage II – punt 4.1.2.1.4.1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) indien de acceleratiewaarde van overbrengingsverhouding i meer **dan 3,0 m/s²** bedraagt, moet de eerste overbrengingsverhouding worden gebruikt die een acceleratie van minder **dan 3,0 m/s²** geeft, tenzij overbrengingsverhouding $i+1$ een geringere acceleratie oplevert dan a_{urban} . In dit geval moeten twee overbrengingsverhoudingen worden gebruikt, namelijk i en $i+1$, dus ook overbrengingsverhouding i met een acceleratie van meer **dan 3,0 m/s²**. In de andere gevallen mag geen andere

Amendement

(c) indien de acceleratiewaarde van overbrengingsverhouding i meer **dan 2,0 m/s²** bedraagt, moet de eerste overbrengingsverhouding worden gebruikt die een acceleratie van minder **dan 2,0 m/s²** geeft, tenzij overbrengingsverhouding $i+1$ een geringere acceleratie oplevert dan a_{urban} . In dit geval moeten twee overbrengingsverhoudingen worden gebruikt, namelijk i en $i+1$, dus ook overbrengingsverhouding i met een acceleratie van meer **dan 2,0 m/s²**. In de andere gevallen mag geen andere

overbrengingsverhouding worden gebruikt. Voor de berekening van de partiële vermogensfactor k_P moet de tijdens de test bereikte acceleratie $a_{\text{wot test}}$ worden gebruikt in plaats van $a_{\text{wot ref}}$.

overbrengingsverhouding worden gebruikt. Voor de berekening van de partiële vermogensfactor k_P moet de tijdens de test bereikte acceleratie $a_{\text{wot test}}$ worden gebruikt in plaats van $a_{\text{wot ref}}$.

Motivering

Om een echte stadsverkeerssituatie te simuleren, moet de maximale acceleratie 2,0 m/s bedragen.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Bijlage III

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bijlage III Grenswaarden

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de volgende grenswaarden niet overschrijden:

Voertuigcategor orie	Beschrijving van de voertuigcategorie	Grenswaarden uitgedrukt in dB(A) [A-gewogen decibels]					
		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen	
		Fase 1, geldig vanaf [2 jaar na publicatie]		Fase 2, geldig vanaf [5 jaar na publicatie]		Fase 3, geldig vanaf [7 jaar na publicatie]	
		Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *
<i>M</i>	Voertuigen voor personenvervoer						
<i>M₁</i>	aantal stoelen ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	aantal stoelen ≤ 9 ; verhouding vermogen/ massa $> 150 \text{ kW/t}$	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9 ; massa $\leq 2 \text{ t}$	72	72	70	70	70	70
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9 ; $2 \text{ t} <$ massa $\leq 3,5 \text{ t}$	73	74	71	72	71	72
<i>M₂</i>	aantal stoelen > 9 ; $3,5 \text{ t} <$ massa $\leq 5 \text{ t}$;	74	75	72	73	72	73

	<i>nominaal motorvermogen < 150 kW</i>						
M ₂	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa ≤ 5 t; <i>nominaal motorvermogen ≥ 150 kW</i>	76	78	74	76	74	76
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	<i>Voertuigen voor goederenvervoer</i>						
N ₁	<i>massa ≤ 2 t</i>	71	71	69	69	69	69
N ₁	<i>2 t < massa ≤ 3,5 t</i>	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < massa ≤ 12 t; nominaal motorvermogen < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < massa ≤ 12 t; 75 ≤ nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < massa ≤ 12 t; nominaal motorvermogen ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	massa > 12 t; 75 ≤ nominaal motorvermogen < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	massa > 12 t; nominaal motorvermogen ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

* Hogere grenswaarden gelden alleen als het voertuig voldoet aan de relevante definitie van terreinvoertuigen in Richtlijn 2007/46/EG, bijlage II, deel A, punt 4.

** Bij voertuigen van categorie M1 gelden de hogere grenswaarden voor terreinvoertuigen alleen als de maximaal toegestane massa > 2 t.

Amendement

Bijlage III Grenswaarden

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de volgende grenswaarden niet overschrijden:

Voertuig-categorie	Beschrijving van de voertuigcategor	Grenswaarden uitgedrukt in dB(A)
--------------------	-------------------------------------	----------------------------------

	ie	[A-gewogen decibels]						
		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen****		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen****		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen****		Grenswaarden voor de type-goedkeuring van nieuwe voertuigtypen*****
		Fase 1, geldig vanaf [2 jaar na publicatie]		Fase 2, geldig vanaf [6 jaar na publicatie]		Fase 3, geldig vanaf [10 jaar na publicatie]		Fase 4, geldig vanaf [14 jaar na publicatie]***** *
		Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen ***
	Voertuigen voor personen- en goederenvervoer *****							
M ₁	aantal stoelen < 9; verhouding vermogen/ massa ≤ 120 kW/t	72	73 **	71	72**	71	72**	67
M ₁	aantal stoelen ≤ 9; 120 kW/t < verhouding vermogen/ massa ≤ 160 kW/t	73	74	72	73	71	72	68
M ₁	aantal stoelen ≤ 9; verhouding vermogen/ massa > 160 kW/t	75	76	74	75	73	74	70
M ₁	aantal stoelen ≤ 4 bestuurder inbegrepen; verhouding vermogen/ massa > 200 kW/t; R-punt van de bestuurder < 450 mm vanaf de vloer	77	nvt	76	nvt	76	nvt	76
M ₂	aantal stoelen > 9; massa ≤ 2,5 t; nominaal motorvermogen	71	72	69	70	69	70	68

	<i>n < 75kW</i>							
M ₂	aantal stoelen > 9; massa ≤ 2,5 t; nominaal motorvermogen ≥ 75 kW	72	73	70	71	70	71	69
M ₂	aantal stoelen > 9; 2,5 t < massa ≤ 3,5 t	74	75	72	73	71	72	70
M ₂	aantal stoelen > 9; massa > 3,5 t	76	77	73	74	72	73	71
N ₁	massa ≤ 2,5 t	72	73	71	72	71	72	69
N ₁	2,5 t < massa ≤ 3,5 t	73	74	73	74	72	73	69
		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen****		Grenswaarden voor de type-goedkeuring van nieuwe voertuigtypen****
		Fase 1, geldig vanaf [3 jaar na publicatie]		Fase 2, geldig vanaf [8 jaar na publicatie]		Fase 3, geldig vanaf [12 jaar na publicatie]		Fase 4, geldig vanaf [16 jaar na publicatie]***** ***
		Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen ***
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen ≤ 100 kW	74	75	73	74	72	73	71
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; 100 kW < nominaal motorvermogen ≤ 180 kW	76	77	74	75	73	74	72
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; 180 < nominaal motorvermogen ≤ 250 kW	78	79	78	79	76	77	75
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen > 250 kW	80	81	79	80	78	79	77
N ₂	3,5	76	77	75	76	74	75	71

	t < massa ≤ 12 t; nominaal motorvermogen < 75 kW							
N ₂	3,5 t < massa ≤ 12 t; 75 ≤ nominaal motorvermogen < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N ₂	3,5 t < massa ≤ 12 t; 150 kW ≤ nominaal motorvermogen	78	79	77	78	77	78	74
N ₃	massa > 12 t; nominaal motorvermogen < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	massa > 12 t; 100 ≤ nominaal motorvermogen < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	massa > 12 t; 150 ≤ nominaal motorvermogen < 250 kW	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	massa > 12 t; nominaal motorvermogen ≥ 250 kW	82	83	81	82	80	81	79

- * Hogere grenswaarden gelden alleen als het voertuig voldoet aan de relevante definitie van terreinvoertuigen in Richtlijn 2007/46/EG, bijlage II, deel A, punt 4.
- ** Bij voertuigen van categorie M1 gelden de hogere grenswaarden voor terreinvoertuigen alleen als de maximaal toegestane massa > 2 t.
- *** *Voor terreinvoertuigen worden de algemene grenswaarden verhoogd met + 1dB(A)*
- **** *Overgangperiode voor de eerste registratie van nieuwe voertuigen: 2 jaar na de inwerkingtreding, behalve voor voertuigen van M1/N1 ≤ 50kW/t and M2 ≤ 75kW, waarvoor de overgangperiode pas geldt vanaf fase twee en verder.*
- ***** *Overgangperiode voor de eerste registratie van nieuwe voertuigen: 3 jaar na de inwerkingtreding.*
- ***** *De Commissie verricht een gedetailleerde studie ter validering van fase 4 voor wat betreft de technische haalbaarheid van de voorgestelde geluidsgrenswaarden na de invoering van fase 3. In het geval van een positieve evaluatie, wordt de vierde fase vier jaar na de publicatie van de studie van de Commissie toegepast.*
- ***** *M1 -Voertuigen voor speciale doeleinden:
Bij voertuigen toegankelijk voor rolstoelen (zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, punt 5.5 van Richtlijn 2007/46/EG) en gepantserde voertuigen (zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, punt 5.2 van Richtlijn 2007/46/EG) is een aanpassing in de pijpen van het uitlaatsysteem toegestaan zonder verdere testen, vooropgesteld dat alle originele voorzieningen voor de emissiecontrole, met inbegrip van speciale filters (als die er zijn), gehandhaafd worden. Mochten er nieuwe testen vereist zijn, dan wordt een overschrijding van de toe te passen grenswaarde met 2dB(A) toegestaan.*
- ***** *Voor voertuigen, die overeenkomstig bijlage XII, deel A, punt 1. van Richtlijn 2007/46/EG in kleine*

series geproduceerd zijn, worden de toepassingsdata voor fase 1 en 2 met twee jaar uitgesteld.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Bijlage VI – punt 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Eén voertuig wordt geselecteerd en aan de tests van punt 2 onderworpen. Indien de testresultaten voldoen aan de productieconformiteitsvoorschriften van bijlage X bij Richtlijn 2007/46/EG, wordt het voertuig geacht aan die voorschriften te voldoen.

Amendement

Eén voertuig wordt geselecteerd en aan de tests van punt 2 onderworpen. Indien de testresultaten voldoen aan de productieconformiteitsvoorschriften van bijlage X bij Richtlijn 2007/46/EG, wordt het voertuig geacht aan die voorschriften te voldoen. ***Voor de productieconformiteitsvoorschriften wordt aan de grenswaarden van bijlage III voldaan indien aan de grenswaarden van bijlage III wordt voldaan met een extra marge van 1 dB(A).***

Motivering

In de huidige wetgeving inzake de productieconformiteitscontrole is een marge van 1 dB(A) voorzien.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Bijlage IX – deel A – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Een akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem (AVAS) is een ***geluidsproducerende voorziening die bedoeld is om*** voetgangers en kwetsbare weggebruikers ***te informeren***.

Amendement

Een akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem (AVAS) is een ***systeem voor hybride elektrische en elektrische wegvoertuigen dat*** voetgangers en kwetsbare weggebruikers ***informatie verstrekt over de werking van het voertuig***.

Motivering

De definitie van AVAS in bijlage IX moet overeenkomen met die van artikel 3, punt 21.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Bijlage IX – deel A – punt 4 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) Het door het AVAS te produceren geluid moet een continu geluid zijn dat de voetgangers en kwetsbare weggebruikers erop attendeert dat een voertuig in beweging is.

De volgende en soortgelijke geluidstypen zijn echter niet aanvaardbaar:

(i) het geluid van een sirene, claxon, klok, bel of hulpverleningsvoertuig;

(ii) alarmgeluiden zoals een brand-, diefstal- of rookalarm.

(iii) een onderbroken geluid.

De volgende en soortgelijke geluidstypen moeten worden vermeden:

(iv) melodieuze geluiden, geluiden van dieren of insecten;

(v) geluiden waardoor de identificatie van een voertuig en de werking ervan (bv. acceleratie, vertraging enz.) kunnen worden verward.

Amendement

(a) Het door het AVAS te produceren geluid moet een continu geluid zijn dat de voetgangers en kwetsbare weggebruikers erop attendeert dat een voertuig in beweging is. ***Het geluid moet een gemakkelijke indicatie zijn van het voertuiggedrag en moet lijken op het geluid van een voertuig van dezelfde categorie dat met een verbrandingsmotor is uitgerust.***

Motivering

De opsomming van de verschillende soorten geluid die een AVAS niet mag maken kan beter worden vervangen door een duidelijke beschrijving van de kenmerken van de geluiden die wél mogen.

PROCEDURE

Titel	Geluidsniveau van motorvoertuigen		
Document- en procedurenummers	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 15.12.2011		
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	IMCO 15.12.2011		
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Anja Weisgerber 29.2.2012		
Behandeling in de commissie	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Datum goedkeuring	21.6.2012		
Uitslag eindstemming	+: 27	–: 3	0: 2
Bij de eindstemming aanwezige leden	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		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	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

ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het geluidsniveau van motorvoertuigen
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Rapporteur voor advies: Gilles Pargneaux

BEKNOPTE MOTIVERING

1. Inleiding

De voorgestelde verordening betreft personenauto's, bestelauto's (lichte bedrijfsvoertuigen), autobussen, reibussen, lichte en zware vrachtwagens. Momenteel worden de geluidsemissies van vierwielige motorvoertuigen bepaald door Richtlijn 70/157/EEG en twaalf daarmee verband houdende richtlijnen. De Commissie wil het huidige rechtskader moderniseren met het oog op de volgende hoofddoelstellingen:

- **Vereenvoudiging van het rechtskader.** Richtlijn 70/157/EEG en de twaalf daaraan gerelateerde richtlijnen worden ingetrokken en vervangen door de voorgestelde verordening, die de reikwijdte en de basisbepalingen bevat.

- **Invoering van een nieuwe testmethode.** De VN/ECE-werkgroep heeft in 2007 een nieuwe testmethode uitgewerkt. Deze levert resultaten op die 2dB lager liggen dan bij de oude methode die in Richtlijn 70/157/EEG werd gebruikt. Na deze nieuwe methode drie jaar lang te hebben getest, heeft de Commissie in een effectbeoordeling de doeltreffendheid ervan bewezen.

- **Wijziging van de grenswaarden.** De Commissie stelt voor de geluidsemissies, naargelang het voertuigtype, geleidelijk te verlagen:

- voor lichte en middelgrote voertuigen: een daadwerkelijke verlaging met 4dB vijf jaar na de inwerkingtreding van de verordening. Deze verlaging wordt in twee stappen bereikt: een eerste doelstelling van -2dB tegen 2014, gevolgd door een tweede stap van -2dB tegen 2017. De geluidsniveaus per voertuig mogen dus geen 68dB meer overschrijden.

- voor zware voertuigen: een daadwerkelijke verlaging met 3dB vijf jaar na de inwerkingtreding van de wetgeving. De grenswaarden zullen tegen 2014 met 1dB en tegen 2017 met 2dB worden verlaagd. De geluidsniveaus per vrachtwagen mogen dus geen 78dB meer overschrijden.

- **Behoeftte aan een minimumgeluidsdrempel voor elektrische en hybride elektrische voertuigen.** Voorschriften in verband met "naderend-voertuiggeluidssystemen" moeten ervoor zorgen dat er alleen maar voertuigen worden gebruikt die een adequaat geluid produceren, wat ook tot een harmonisatie van de toegepaste technologie zal leiden. De Commissie laat de voertuigfabrikanten echter de keuze om dergelijke systemen al dan niet te monteren.

2. Vervoersdimensie van het voorstel

Toepassingsgebied van de verordening

In tegenstelling tot onderhavig voorstel voor een verordening bestaat er geen wetgeving over het geluidsniveau van twee- of driewielige voertuigen. Om die juridische leemte op te vullen stelt uw rapporteur voor in de tekst te wijzen op de behoefte aan een specifiekere Europese wetgeving inzake door twee- en driewielers veroorzaakte geluidsoverlast.

Nieuwe grenswaarden

Uw rapporteur stelt voor de termijn te verlengen waarbinnen de nieuwe grenswaarden moeten worden bereikt. Voor lichte en middelgrote voertuigen is uw rapporteur voorstander van een daadwerkelijke verlaging met 4dB zeven jaar na de inwerkingtreding van de verordening. Deze verlaging zou in twee stappen gebeuren: een eerste doelstelling van -2dB tegen 2014, gevolgd door een tweede van -2dB tegen 2019.

Wat zware voertuigen betreft, steunt uw rapporteur het Commissievoorstel als dusdanig.

Minimumgeluid van elektrische en hybride elektrische voertuigen

Elektrische voertuigen zijn tweemaal zo vaak betrokken bij ongelukken in stadsgebieden omdat ze totaal geruisloos werken en "zwakke weggebruikers" - met name blinden - ze daardoor niet opmerken. Daarom stelt uw rapporteur voor de autofabrikanten te verplichten een geluidssignaalinrichting in te bouwen, in plaats van ze daartoe de keuze te laten, zoals de Commissie wenst.

AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1) De interne markt omvat een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe is een allesomvattend EU-typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen ingesteld. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en uitlaatsystemen ervan met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de lidstaten voorschriften vaststellen die van elkaar verschillen, en om de goede werking van de interne markt te waarborgen en tegelijkertijd een hoog niveau van openbare veiligheid en milieubescherming te bieden.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8) Deze verordening moet de geluidsgrenswaarden nog verder verlagen. Zij moet rekening houden met Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden, waarbij nieuwe en

Amendement

1) De interne markt omvat een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe is een allesomvattend EU-typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen ingesteld, **aangezien wegvoertuigen de grootste bron van geluidsoverlast zijn binnen de vervoersector**. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en uitlaatsystemen ervan met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus moeten worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de lidstaten voorschriften vaststellen die van elkaar verschillen, en om de goede werking van de interne markt te waarborgen en tegelijkertijd een hoog niveau van openbare veiligheid en milieubescherming **en een betere levens- en gezondheidskwaliteit** te bieden.

Amendement

8) Deze verordening moet de geluidsgrenswaarden nog verder verlagen. Zij moet rekening houden met Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden, waarbij nieuwe en

strengere geluidsvoorschriften voor banden van motorvoertuigen zijn ingevoerd. Studies waarin wordt gewezen op de hinder en de gezondheidseffecten van wegverkeerslawaaï, en de daaraan verbonden kosten en baten, moeten eveneens in acht worden genomen.

strengere geluidsvoorschriften voor banden van motorvoertuigen zijn ingevoerd **en waarin werd benadrukt dat het probleem van de geluidsbelasting op wegen op coherente en globale wijze moet worden aangepakt, onder meer door rekening te houden met de belangrijke rol van het wegdek in de geluidsbelasting op wegen.** Studies waarin wordt gewezen op de hinder en de gezondheidseffecten van wegverkeerslawaaï, en de daaraan verbonden kosten en baten, moeten eveneens in acht worden genomen. **Deze verordening moet ook rekening houden met Verordening (EG) nr. 1222/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters. De Commissie moet ervoor zorgen dat banden worden geëtiketteerd met betrekking tot hun geluidsprestatie.**

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 bis) Om ervoor te zorgen dat een vermindering van voertuiggeluid niet leidt tot een vermindering van verkeersveiligheid, moet de Commissie nagaan of de bijlagen bij deze verordening kunnen worden gewijzigd teneinde te vermijden dat voertuigen, om te voldoen aan de geluidsemisietests, worden uitgerust met stillere maar minder veilige banden die vervolgens op openbare wegen in het verkeer worden gebracht. Deze doelstelling kan worden bereikt door meer gedetailleerde voorschriften vast te stellen inzake de typen van banden die kunnen worden gebruikt voor verschillende categorieën van voertuigen in overeenstemming met verordening

(EG) nr. 661/2009 en verordening (EG) nr. 1222/2009.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 8 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 ter) Er kunnen belangrijke stappen worden ondernomen voor het ontwikkelen/verbeteren van de infrastructuur om het geluid van voertuigen zoveel mogelijk te dempen, bijvoorbeeld door op ruime schaal gebruik te maken van geluidsbarrières.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 9 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

9 ter) Met het oog op transparantie moet de Commissie de mogelijkheid onderzoeken om de werkingssfeer van Richtlijn 1999/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's¹, te verruimen en daarin informatie over het geluidsniveau van voertuigen op te nemen.

¹ *PB L 12 van 18.1.2000, blz. 16.*

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 9 quater (nieuw)

PE487.819v03-00

78/96

RR\923093NL.doc

9 quater) Het geluidsniveau van voertuigen is voor een deel afhankelijk van de omgeving waarin de voertuigen rijden en met name van de kwaliteit van de wegeninfrastructuur en van het verstandig beheer van het wegverkeer. Er moet dus worden nagedacht over een geïntegreerde aanpak, met name in de luidruchtigste stedelijke gebieden en waar kortetermijnmaatregelen noodzakelijk zijn.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

10) De van hybride elektrische en puur elektrische wegvoertuigen verwachte milieuvoordelen hebben geleid tot een substantiële vermindering van het door die voertuigen geëmitteerde geluid. Zo is een belangrijk geluidssignaal verdwenen dat voor blinde en slechtziende voetgangers, voor fietsers en ook voor andere verkeersdeelnemers een middel is om naderende, aanwezige of vertrekkende voertuigen op te merken. Daarom ontwikkelt de industrie nu geluidssystemen om dat ontbrekende geluidssignaal bij elektrische en hybride elektrische voertuigen te compenseren. De prestaties van op voertuigen gemonteerde naderend-voertuiggeluidssystemen moeten worden geharmoniseerd. **De keuze om dergelijke systemen al dan niet te monteren, moet echter aan de voertuigfabrikanten worden gelaten.**

Amendement

10) De van hybride elektrische en puur elektrische wegvoertuigen verwachte milieuvoordelen hebben geleid tot een substantiële vermindering van het door die voertuigen geëmitteerde geluid. Zo is een belangrijk geluidssignaal verdwenen dat voor blinde en slechtziende voetgangers, voor fietsers en ook voor andere verkeersdeelnemers een middel is om naderende, aanwezige of vertrekkende voertuigen op te merken. Daarom ontwikkelt de industrie nu geluidssystemen om dat ontbrekende geluidssignaal bij elektrische en hybride elektrische voertuigen te compenseren. De prestaties van op voertuigen gemonteerde naderend-voertuiggeluidssystemen moeten worden geharmoniseerd. **Alle voertuigfabrikanten moeten worden verplicht dergelijke systemen te monteren. Tevens wordt de Commissie verzocht na te gaan wat de mogelijkheden zijn van actieve hoorbare en zichtbare veiligheidssystemen die in passagiersvoertuigen kunnen worden geïnstalleerd in het streven naar**

verbetering van de veiligheid van de zwakke weggebruiker in stedelijke gebieden.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

10 bis) Aangezien wetgeving over het geluidsniveau van twee- of driewielige voertuigen ontbreekt, dient de Commissie daaromtrent een nieuw wetgevingsvoorstel in te dienen. Het is in het belang van de Unie bepalingen aan te nemen over de geluidsoverlast die deze voertuigen, alsook de in deze verordening behandelde vierwielige voertuigen veroorzaken. Als er een specifieke verordening voor motorvoertuigen met ten minste twee wielen bestaat, kan op basis van een verbeterde testprocedure worden nagegaan in hoeverre het mogelijk is strengere grenswaarden in te voeren om ervoor te zorgen dat stillere voertuigen ook echt in de handel worden gebracht.

Motivering

Het geluidsniveau van motorvoertuigen met ten minste twee wielen zou eveneens in een specifieke verordening moeten worden geregeld. De door die voertuigen veroorzaakte geluidsoverlast is immers een van de grootste bronnen van hinder voor de bevolking. Deze overlast is te wijten aan asociaal rijgedrag of aan het gebruik van gewijzigde, versleten of niet-conforme uitlaatsystemen.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 10 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

10 ter) Het geluidsniveau van voertuigen heeft directe gevolgen voor de

levenskwaliteit van de burgers van de Unie, met name in de stedelijke gebieden waar er weinig of geen elektrisch en/of ondergronds openbaar vervoer, fietsers en voetgangers zijn. Er moet ook rekening worden gehouden met de doelstelling die het Europees Parlement heeft vastgesteld in zijn resolutie van 15 december 2011 over een stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, namelijk een verdubbeling van het aantal gebruikers van openbare vervoermiddelen¹. De Commissie en de lidstaten moeten met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel het openbaar vervoer, het lopen en het fietsen stimuleren om de geluidshinder in de steden te verminderen.

¹ *Aangenomen teksten van die datum, P7_TA(2011)0584.*

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 10 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

10 quater) De informatie in verband met geluidsbelasting, onder meer testgegevens, moet ter beschikking worden gesteld en duidelijk worden vermeld in verkooppunten en promotiemateriaal voor voertuigen.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 10 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

10 quinquies) Het geluidsniveau van een voertuig is voor een deel afhankelijk van

het gebruik en het goede onderhoud na aankoop. Daarom moeten de burgers van de Unie bewust worden gemaakt van het belang van een vlot rijgedrag met inachtneming van de bestaande snelheidsbeperkingen in elke lidstaat.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

12) Teneinde de Commissie in staat te stellen de technische voorschriften van deze verordening door een directe verwijzing naar de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen zodra de grenswaarden voor de nieuwe testmethode in die reglementen zijn vastgesteld, of die voorschriften aan technische en wetenschappelijke ontwikkelingen aan te passen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bepalingen in de bijlagen bij deze verordening die betrekking hebben op de testmethoden en geluidsniveaus. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen houdt. Bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen moet de Commissie ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig aan het Europees Parlement en de Raad worden toegezonden.

Amendement

12) Teneinde de Commissie in staat te stellen de technische voorschriften van deze verordening door een directe verwijzing naar de VN/ECE-Reglementen nr. 51 en nr. 59 te vervangen zodra de grenswaarden voor de nieuwe testmethode in die reglementen zijn vastgesteld, of die voorschriften aan technische en wetenschappelijke ontwikkelingen aan te passen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bepalingen in de bijlagen bij deze verordening die betrekking hebben op de testmethoden en geluidsniveaus. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen houdt, ***onder meer op deskundigenniveau***. Bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen moet de Commissie ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig aan het Europees Parlement en de Raad worden toegezonden.

Motivering

Voordat de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, zou zij passend overleg moeten plegen, mede met deskundigen. Dit amendement houdt rekening met de nieuwe

standaardformulering inzake gedelegeerde handelingen.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

12 bis) De Commissie en de lidstaten moeten nagaan of financiële stimulansen kunnen worden geboden om het gebruik van geluidsarme voertuigen te doen toenemen en zodoende voertuigexploitanten aan te sporen in dergelijke voertuigen te investeren.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

(2) "voertuigtype": een verzameling voertuigen zoals gedefinieerd in bijlage II, deel B, bij Richtlijn 2007/46/EG;

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

(2) "voertuigtype":

(2.1) voor voertuigen, getest overeenkomstig bijlage II, lid 4.1.2.1, een verzameling voertuigen zoals gedefinieerd in bijlage II, deel B, bij Richtlijn 2007/46/EG;

(2.2) voor voertuigen, getest overeenkomstig bijlage II, lid 4.1.2.2., een verzameling voertuigen die onderling geen essentiële verschillen vertonen ten aanzien van:

(2.2.1) de vormgeving van de carrosserie of de daarvoor gebruikte materialen (in het bijzonder het motorcompartiment en de geluidsisolatie daarvan);

(2.2.2) motortype (bijv. elektrische of

compressieontsteking, twee- of viertaktmotor, zuigermotor of draaizuigermotor), aantal cilinders en cilinderinhoud, type injectiesysteem, plaatsing van de kleppen, nominaal motortoerental (S) of het type elektrische motor;

(2.2.3) voertuigen met hetzelfde motortype en/of verschillende algemene overbrengingsverhoudingen kunnen als voertuigen van hetzelfde type worden beschouwd.

Indien bovenvermelde verschillen echter aanleiding geven tot een verschillende testmethode, moeten zij als een ander type worden beschouwd.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

21 bis) "verkooppunt": een plaats waar de voertuigen te koop worden aangeboden aan consumenten.

Motivering

Om te garanderen dat de consumenten volledige toegang hebben tot de relevante informatie wanneer zij een auto willen kopen, moet de informatie over het geluid op ruime schaal beschikbaar zijn.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – punt 21 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

21 ter) "technisch reclamemateriaal": technische handleidingen, brochures, folders en catalogi (zowel in gedrukte, elektronische als onlinevorm), alsook

websites, die tot doel hebben voertuigen te promoten bij het grote publiek.

Motivering

Om te garanderen dat de consumenten volledige toegang hebben tot de relevante informatie wanneer zij een auto willen kopen, moet de informatie over het geluid op ruime schaal beschikbaar zijn.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De fabrikanten zorgen ervoor dat het geluiddempingssysteem zodanig is ontworpen, geconstrueerd en geassembleerd dat het redelijk bestand is tegen de corrosieve invloeden waaraan het naargelang de gebruiksomstandigheden van het voertuig wordt blootgesteld.

Amendement

2. De fabrikanten zorgen ervoor dat het geluiddempingssysteem zodanig is ontworpen, geconstrueerd en geassembleerd dat het redelijk bestand is tegen de corrosieve invloeden waaraan het naargelang de gebruiksomstandigheden van het voertuig **en de regionale klimaatverschillen** wordt blootgesteld.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis) De constructeur publiceert de informatie over het geluidsniveau van zijn voertuigen, en met name hun beoordeling in decibel, in het bijzonder in de verkooppunten en in het reclamemateriaal.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau mag de grenswaarden van bijlage III niet overschrijden.

Amendement

Bij de in bijlage II genoemde testomstandigheden dient rekening te worden gehouden met de normale rijomstandigheden en de testeisen voor andere essentiële onderdelen van het voertuig die al door de EU gereguleerd zijn¹.

Het overeenkomstig bijlage II gemeten geluidsniveau, ***afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal***, mag de grenswaarden van bijlage III niet overschrijden.

¹ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden. (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1.)

Motivering

Overeenkomstig het standpunt van de GRB-werkgroep (werkgroep 29) van de VN/ECE in Genève.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Binnen drie jaar na de in bijlage III, derde kolom, fase 1, bedoelde datum verricht de Commissie een grondig onderzoek om na te gaan of de geluidsgrenswaarden wel degelijk geschikt zijn. Op grond van de conclusies van dat onderzoek kan de Commissie ***zo nodig*** voorstellen doen om

Amendement

Binnen drie jaar na de in bijlage III, derde kolom, fase 1, bedoelde datum verricht de Commissie een grondig onderzoek om na te gaan of de geluidsgrenswaarden wel degelijk geschikt zijn ***en of er geen nadelige gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid***. Op grond van de conclusies van dat onderzoek kan de

deze verordening te wijzigen.

Commissie, *wanneer zulks gerechtvaardigd is*, voorstellen doen om deze verordening te wijzigen *in verband met de geluidsgrenswaarden*. *De resultaten van het onderzoek worden meegedeeld aan het Europees Parlement.*

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In de voorstellen tot wijziging van deze verordening die overeenkomstig de eerste alinea zijn ingediend, wordt rekening gehouden met de nieuwe normen die door de Internationale Organisatie voor Normalisatie zijn vastgesteld, en met name norm ISO 10844:2011.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*Akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem
(Acoustic Vehicle Alerting System - AVAS)*

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen **willen** installeren, moet aan de voorschriften van bijlage X worden voldaan.

*Akoestisch voertuigwaarschuwingssysteem
(Acoustic Vehicle Alerting System - AVAS)*

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen installeren, moet aan de voorschriften van bijlage X worden voldaan.

Motivering

Elektrische of hybride elektrische voertuigen zijn tweemaal zo vaak betrokken bij ongelukken in stadsgebieden omdat ze totaal geruisloos werken en "zwakke weggebruikers" - met name blinden - ze daardoor niet opmerken. De autofabrikanten moeten dan ook worden verplicht een geluidssignaalinrichting in te bouwen.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen willen installeren, moet aan de voorschriften van bijlage X worden voldaan.

Amendement

Wanneer fabrikanten een AVAS in voertuigen willen installeren, moet aan de voorschriften van bijlage **IX** worden voldaan.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie wordt de bevoegdheid toegekend om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de bijlagen I tot en met XI te wijzigen.

Amendement

1. De Commissie wordt de bevoegdheid toegekend om **overeenkomstig artikel 11** gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde de bijlagen I tot en met XI te wijzigen.

Motivering

Dit amendement houdt rekening met de nieuwe standaardformulering inzake gedelegeerde handelingen.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in artikel 10, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor **onbepaalde tijd met ingang van de datum van vaststelling van deze verordening.**

Amendement

2. De in artikel 10, lid 1, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor **een termijn van vijf jaar na de datum van inwerkingtreding. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het verstrijken van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd,**

tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

Motivering

De duur van de bevoegdheidsdelegatie aan de Commissie zou moeten worden beperkt tot een termijn van vijf jaar, die kan worden verlengd indien is voldaan aan bepaalde voorwaarden, zoals het opstellen van een verslag, en als het Parlement of de Raad zich daar niet tegen verzet. Dit amendement houdt rekening met de nieuwe standaardformulering inzake gedelegeerde handelingen.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Een overeenkomstig artikel 10, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van *de* termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met **een maand** verlengd.

Amendement

5. Een overeenkomstig artikel 10, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van *die* termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met **twee maanden** verlengd.

Motivering

De termijn om tegen een gedelegeerde handeling bezwaar te maken, moet in totaal vier maanden bedragen. Dit is een realistischer termijn om het Parlement of de Raad in de gelegenheid te stellen de nodige procedure te volgen om bezwaar te maken. Dit amendement houdt rekening met de nieuwe standaardformulering inzake gedelegeerde handelingen.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 12

Schrappen

Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen

1. Het Europees Parlement en de Raad kunnen binnen een termijn van twee maanden na de datum van kennisgeving bezwaar maken tegen de gedelegeerde handeling. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met een maand worden verlengd.

2. Indien bij het verstrijken van die termijn noch het Europees Parlement, noch de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór die datum de Commissie hebben medegedeeld dat zij besloten hebben geen bezwaar te maken, treedt de gedelegeerde handeling in werking op de daarin vermelde datum.

3. Indien het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt tegen de vastgestelde gedelegeerde handeling, treedt deze niet in werking. De instelling die bezwaar maakt tegen de gedelegeerde handeling, vermeldt de redenen daarvoor.

Motivering

Dit artikel 12 is overbodig gezien de bepalingen van artikel 11. De schrapping is dan ook bedoeld om de tekst in overeenstemming te brengen met de nieuwe standaardformulering inzake gedelegeerde handelingen.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 13

Schrappen

Spoedprocedure

1. Een overeenkomstig artikel 10, lid 1, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt onverwijld in werking en is van toepassing zolang geen bezwaar wordt gemaakt overeenkomstig lid 2. In de kennisgeving van de gedelegeerde handeling aan het Europees Parlement en de Raad wordt vermeld om welke redenen gebruik wordt gemaakt van de spoedprocedure.

2. Het Europees Parlement of de Raad kan overeenkomstig de in artikel 11, lid 5, bedoelde procedure bezwaar maken tegen een gedelegeerde handeling. In dat geval trekt de Commissie de handeling onverwijld in na de kennisgeving van het besluit waarbij het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt.

Motivering

Dit artikel 13 is overbodig en moet dus worden geschrapt want het gebruik van de spoedprocedure is niet naar behoren gemotiveerd (noch in artikel 10, noch in de overwegingen).

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Bijlage II – punt 3.2.2

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
3.2.2. De voorschriften inzake rolgeluidsemissies van banden zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende de algemene veiligheid	3.2.2. De voorschriften inzake rolgeluidsemissies van banden zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende de algemene veiligheid

<p>van motorvoertuigen. De voor de test te gebruiken banden moeten representatief zijn voor het voertuig en moeten door de voertuigfabrikant worden geselecteerd en in aanhangsel 3 van bijlage I worden vermeld. Zij moeten overeenkomen met een van de bandenmaten die voor het voertuig als originele uitrusting zijn aangewezen. De band moet tegelijkertijd met het voertuig in de handel verkrijgbaar zijn. ^{2/} De banden moeten tot de door de voertuigfabrikant voor de testmassa van het voertuig aanbevolen spanning worden opgepompt. Zij moeten ten minste de wettelijk voorgeschreven profieldiepte hebben.</p>	<p>van motorvoertuigen. De voor de test te gebruiken banden moeten representatief zijn voor het voertuig en moeten door de voertuigfabrikant worden geselecteerd en in aanhangsel 3 van bijlage I worden vermeld. Zij moeten overeenkomen met een van de bandenmaten die voor het voertuig als originele uitrusting zijn aangewezen. De band moet tegelijkertijd met het voertuig in de handel verkrijgbaar zijn. ^{2/} De banden moeten tot de door de voertuigfabrikant voor de testmassa van het voertuig aanbevolen spanning worden opgepompt. Zij moeten ten minste de wettelijk voorgeschreven profieldiepte hebben.</p>
<p>^{2/}Aangezien de bijdrage van de banden aan de totale geluidsemissie significant is, moet rekening worden gehouden met bestaande regelgeving over rolgeluidsemissies. Bij metingen voor de typegoedkeuring en voor de controle van de conformiteit van de productie moeten tractiebanden, winterbanden en speciale banden op verzoek van de fabrikant worden uitgesloten overeenkomstig <i>VN/ECE-Reglement nr. 117 (PB L 231 van 29.8.2008, blz. 19)</i>.</p>	<p>^{2/} Aangezien de bijdrage van de banden aan de totale geluidsemissie significant is, moet rekening worden gehouden met bestaande regelgeving over rolgeluidsemissies. Bij metingen voor de typegoedkeuring en voor de controle van de conformiteit van de productie moeten tractiebanden, winterbanden en speciale banden op verzoek van de fabrikant worden uitgesloten overeenkomstig <i>de meest recente amendementen op ECE-Reglement nr. 117</i>.</p>

Motivering

Zoals in 2011 werd overeengekomen op de 53e vergadering van de GRB – een groep van deskundigen inzake geluidsbelasting van werkgroep 29 (de werkgroep die als taak heeft geharmoniseerde wereldwijde normen voor voertuigen te ontwikkelen) van de VN/ECE in Genève, waarvan de Commissie lid is.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening

Bijlage III – Grenswaarden

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voertuig categorie	Beschrijving van de voertuigcategorie	Grenswaarden uitgedrukt in dB(A) [A-gewogen decibels]		
		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen	Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen	Grenswaarden voor de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen

		Fase 1, geldig vanaf [2 jaar na publicatie]		Fase 2, geldig vanaf [5 jaar na publicatie]		Fase 3, geldig vanaf [7 jaar na publicatie]	
		Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *
M	Voertuigen voor personenvervoer						
M ₁	aantal stoelen < 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	aantal stoelen < 9; verhouding vermogen/ massa > 150 kW/t	71	71	69	69	69	69
M ₂	aantal stoelen > 9; massa < 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	aantal stoelen > 9; 2 t < massa < 3,5 t	73	74	71	72	71	72
M ₂	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Voertuigen voor goederenvervoer						
N ₁	massa < 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < massa < 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < massa < 12 t; 75 < nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	massa > 12 t; 75 < nominaal motorvermogen < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	massa > 12 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Hogere grenswaarden gelden alleen als het voertuig voldoet aan de relevante definitie van terreinvoertuigen in Richtlijn 2007/46/EG, bijlage II, deel A, punt 4.
**	Bij voertuigen van categorie M1 gelden de hogere grenswaarden voor terreinvoertuigen alleen als de maximaal toegestane massa > 2 t.

Amendement

Voertuig categorie	Beschrijving van de voertuigcategorie	Grenswaarden uitgedrukt in dB(A) [A-gewogen decibels]					
		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen		Grenswaarden voor de registratie, de verkoop en het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen	
		Fase 1, geldig vanaf [2 jaar na publicatie]		Fase 2, geldig vanaf [6 jaar na publicatie]		Fase 3, geldig vanaf [8 jaar na publicatie]	
		Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *	Algemeen	Terrein *
M	Voertuigen voor personenvervoer						
M ₁	aantal stoelen < 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	aantal stoelen < 9;	71	71	69	69	69	69

	verhouding vermogen/ massa > 150 kW/t						
M ₂	aantal stoelen > 9; massa < 2 t	72	72	70	70	70	70
M ₂	aantal stoelen > 9; 2 t < massa < 3,5 t;	73	74	71	72	71	72
M ₂	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	aantal stoelen > 9; 3,5 t < massa < 5 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	aantal stoelen > 9; massa > 5 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Voertuigen voor goederenvervoer						
N ₁	massa < 2 t	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 t < massa < 3,5 t;	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 t < massa < 12 t; 75 < nominaal motorvermogen < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 t < massa < 12 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	massa > 12 t; 75 < nominaal motorvermogen < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	massa > 12 t; nominaal motorvermogen > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Hogere grenswaarden gelden alleen als het voertuig voldoet aan de relevante definitie van terreinvoertuigen in Richtlijn 2007/46/EG, bijlage II, deel A, punt 4.
**	Bij voertuigen van categorie M1 gelden de hogere grenswaarden voor terreinvoertuigen alleen als de maximaal toegestane massa > 2 t.

PROCEDURE

Titel	Geluidsniveau van motorvoertuigen	
Document- en procedurenummers	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 15.12.2011	
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	TRAN 15.12.2011	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Gilles Pargneaux 10.1.2012	
Behandeling in de commissie	8.5.2012	18.6.2012
Datum goedkeuring	19.6.2012	
Uitslag eindstemming	+: 30	–: 12
	0: 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	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	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	María Irigoyen Pérez	

PROCEDURE

Titel	Geluidsniveau van motorvoertuigen	
Document- en procedurenummers	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Datum indiening bij EP	9.12.2011	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 15.12.2011	
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
Rapporteur(s) Datum benoeming	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
Behandeling in de commissie	29.5.2012	20.6.2012
Datum goedkeuring	18.12.2012	
Uitslag eindstemming	+: 30	–: 27
	0: 2	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Béliet, Milan Cabrnich, 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 Klaf, 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	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zannoni	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
Datum indiening	21.12.2012	