



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0435/2012

21.12.2012

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om motorfordons ljudnivå
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Miroslav Ouzký

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med **fetkursiv stil**. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar ändra delar av en bestämmelse i en befintlig akt som inte ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	45
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR DEN INRE MARKNADEN OCH KONSUMENTSKYDD.....	46
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM.....	68
ÄRENDETS GÅNG	89

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om motorfordons ljudnivå
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2011)0856),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0487/2011),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 25 april 2012¹,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandena från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd och utskottet för transport och turism (A7-0435/2012).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. I detta syfte har ett

Ändringsförslag

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. I detta syfte har ett

¹ EUT C 191, 29.6.2012, s. 76.

unionsövergripande system för typgodkännande av motorfordon införts. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och deras avgassystem med avseende på tillåtna ljudnivåer bör harmoniseras för att undvika att krav antas som skiljer sig åt från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa den inre marknadens korrekta funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och allmän säkerhet upprätthålls.

unionsövergripande system för typgodkännande av motorfordon införts, ***eftersom vägfordon är den största källan till buller i transportsektorn***. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och deras avgassystem med avseende på tillåtna ljudnivåer bör harmoniseras för att undvika att krav antas som skiljer sig åt från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa den inre marknadens korrekta funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och allmän säkerhet ***samt bättre livskvalitet och hälsa*** upprätthålls. ***Kommissionen bör också genomföra en konsekvensbedömning avseende de märkningsvillkor som bör tillämpas för luftförorenings- och trafikbullernivåer. Denna konsekvensbedömning bör ta hänsyn till de olika typer av fordon som omfattas av denna förordning (inklusive elfordon) samt vilken effekt en sådan märkning skulle kunna få för bilindustrin. En sådan märkning skulle kunna betraktas som ett användbart verktyg för att öka medvetenheten hos konsumenterna och skydda deras rätt till insyn före fordonsköpet.***

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) EU har redan typgodkännandekrav i relevant EU-lagstiftning om koldioxidutsläpp, däribland Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om

tillgång till information om reparation och underhåll av fordon¹, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon², Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon³, samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon⁴. De tekniska kraven i EU:s lagstiftning om gränsvärden för utsläpp av koldioxid och föroreningar bör stämma överens med kraven i lagstiftningen om minskning av bulleremissioner. EU:s typgodkännandekrav bör därför fastställas på ett sätt som ser till att båda dessa mål uppnås.

¹ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1

² EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

³ EUT L 188, 18.7.2009, s. 1

⁴ EUT L 145, 31.5.2011, s. 1

Motivering

De tekniska åtgärderna för att minska koldioxidutsläpp innefattar också åtgärder för att minska fordonsvikten medan tekniska åtgärder för bullerminskning, såsom ljudisolering, brukar öka fordonsvikten och därmed också koldioxidutsläppen. Till detta kommer att ljudisolering minskar buller, men samtidigt ökar risken för motorbränder.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Trafikbuller skadar hälsan på många olika sätt. Långvarig bullerrelaterad stress kan leda till att kroppens reserver tar slut, störa organens normala regleringsfunktioner och därmed minska deras effektivitet. Trafikbuller är en möjlig riskfaktor för utvecklingen av sjukdomstillstånd som högt blodtryck och hjärtinfarkt. Dessa effekter bör utredas närmare, i anslutning till direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) I denna förordning bör därför en metod införas som skiljer sig från den obligatoriska metoden enligt direktiv 70/157/EEG. Metoden bör baseras på den metod som offentliggjordes av FN/ECE:s arbetsgrupp för buller (GRB) 2007 som införlivade en version från 2007 av standarden ISO 362. Resultaten från övervakning av både den gamla och den nya provningsmetoden har lagts fram för kommissionen.

(6) I denna förordning bör därför en metod införas som skiljer sig från den obligatoriska metoden enligt direktiv 70/157/EEG. Metoden bör baseras på den metod som offentliggjordes av FN/ECE:s arbetsgrupp för buller (GRB) 2007 som införlivade en version från 2007 av standarden ISO 362. Resultaten från övervakning av både den gamla och den nya provningsmetoden har lagts fram för kommissionen. ***För att komma till rätta med bristerna förbundna med den tidigare provningsmetoden bör kommissionen dessutom, inom 24 månader från det att denna förordning träder i kraft, översända en konsekvensbedömning till Europaparlamentet och rådet om hur däckrullningsutrustning på ett effektivt sätt kan bidra till att minska fordons bullernivåer, med fokus på***

vägbeläggningsens betydelse, och den forskning som behövs på detta specifika område, med hänsyn till antagandet av en ny europeisk provningsmetod som även beaktar vägbeläggningsens karaktär.

Motivering

Vägbeläggningsens slag och kvalitet inverkar också på vägtrafikens ljudemissioner. Det behövs därför en övergripande europeisk metod som tar hänsyn till vägbeläggningsens akustik.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning

Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Förordningen bör också innebära en ytterligare sänkning av bullergränsvärdena. Förordningen bör beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, varigenom nya striktare bullerkrav infördes för motorfordonsdäck. Studier som uppmärksammar störningar och hälsoeffekter av vägtrafikbuller och relaterade kostnader/fördelar ***bör också beaktas.***

Ändringsförslag

(8) Förordningen bör också innebära en ytterligare sänkning av bullergränsvärdena. Förordningen bör beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, varigenom nya striktare bullerkrav infördes för motorfordonsdäck ***och i vilken behovet av en enhetlig och omfattande strategi för att bemöta problemet med vägbuller framhålls, bland annat med hänsyn till vägbeläggningsens betydelse för vägbuller. Denna horisontella ansats kommer på ett mer ändamålsenligt sätt minska det totala trafikbullret jämfört med en sektoriell och vertikal ansats. En minskning av vägtrafikbullret bör också ses som ett folkhälsomål, med hänsyn till de studier som uppmärksammar störningar och hälsoeffekter av vägtrafikbuller och relaterade kostnader/fördelar. Förordningen bör även beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den***

**25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar.
Kommissionen bör se till att däck märks med avseende på sin bullerprestanda.
Dessutom bör olika transportsätt jämföras med hänsyn till deras omgivningsbuller.**

Motivering

Vägbeläggnings slag och kvalitet inverkar också på vägtrafikens ljudemissioner. Det behövs därför en övergripande europeisk metod som tar hänsyn till vägbeläggnings akustik.

Ändringsförslag 6

**Förslag till förordning
Skäl 8a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8a) Kommissionen bör offentliggöra "tysta" riktlinjer för vägar, som riktar sig till vägmyndigheterna i syfte att ge dem ett användbart verktyg så att kraven på en mer hållbar väginfrastruktur kan följas.

Ändringsförslag 7

**Förslag till förordning
Skäl 8b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8b) I det sjätte miljöhandlingsprogrammet fastställdes en ram för miljöpolitiken i EU för perioden 2002–2012. I programmet efterlystes bullerminskande åtgärder för att "avsevärt minska antalet personer som regelbundet utsätts för långsiktiga genomsnittliga bullernivåer, särskilt från trafiken".

Motivering

Denna förordning bör vara i linje med EU:s tidigare målsättningar och ambitioner.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 8c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8c) De tekniska åtgärderna för att minska motorfordons ljudnivåer måste uppfylla en rad konkurrerande krav, t.ex. på bullerminskning och minskade utsläpp av föroreningar samt ökad säkerhet, samtidigt som priset hålls nere och effektiviteten hos fordonet bibehålls. Att uppfylla alla dessa krav i lika utsträckning och ha kvar en balans mellan dem innebär att bilindustrin alltför ofta stöter på gränsen för vad som är fysiskt möjligt att göra. Genom att använda nya och innovativa material och metoder har bilindustrin alltid lyckats utvidga denna gräns. Lagstiftningen måste nu ange en tydlig och tidsfäst ram för möjligheten att hitta på innovationer. En sådan ram skapas i och med denna förordning och ger därmed ett omedelbart incitament till innovation som följer samhällets behov, samtidigt som den ekonomiska handlingskraft som är så viktig för industrin inte begränsas.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 8d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8d) Buller är framför allt ett lokalt problem. Likväl behövs det en unionsomfattande lösning. Det första steget i varje hållbar politik mot

bulleremissioner måste nämligen bestå av åtgärder som sätts in mot själva källan till bullret. Den bullerkälla som motorfordonen utgör och som denna förordning inriktar sig på kännetecknas ju rent definitoriskt av obegränsad rörlighet och därför vore det inte tillräckligt med enbart nationella åtgärder mot den.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning
Skäl 8e (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8e) Det är viktigt med åtgärder för att utveckla och förbättra infrastrukturen på ett sätt som maximerar minskningen av fordonsbullret, t.ex. genom en storskalig användning av bullerskärmar.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning
Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Information om ljudemissioner till konsumenter, vagnparksansvariga och myndigheter kan påverka köpbesluten och påskynda övergången till en mer tystgående fordonspark. För att konsumenterna ska få den information de behöver bör tillverkaren på försäljningsstället och i tekniskt reklammaterial informera om fordons bullernivåer i enlighet med harmoniserade provningsmetoder. En märkning, jämförbar med den märkning som används för att informera om koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och däckbuller, bör informera konsumenterna

om fordons ljudemissioner.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 9b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9b) Myndigheterna får införa åtgärder och incitament för att öka köpen och användningen av mer tystgående fordon i syfte att minska vägtrafikbullret.

Motivering

Nationella och lokala myndigheter kan vilja lägga fram initiativ som upphandlingsstandarder eller ge mer tystgående fordon företräde till vissa områden eller vid vissa leveranstider, för att uppmuntra köp och användning av mer tystgående fordon i syfte att minska trafikbullret i känsliga områden eller platser som kartlagts i de bullerkartor som krävs enligt direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s.12).

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 9c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9c) Fordons bullernivå beror delvis på den omgivning de rör sig i, och särskilt på väginfrastrukturens kvalitet och intelligent trafikstyrning. Därför bör ett helhetsgrepp övervägas, särskilt i de mest bullerdrabbade tätorterna och då snabba lösningar krävs.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Skäl 9d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9d) Om en personbil körs med en

genomsnittshastighet på under 45 km/h är det fortfarande bullret från motorn och avgassystemet som dominerar, men om denna hastighet överskrids blir det däremot däck- och vindbullret som dominerar. Däck- och vindbullret beror inte av motortyp och motorstyrka. Fordonsutvecklingen sedan sjuttioalet har gett oss märkbart tystare motorer, men motorstyrkan och fordonsvikten har däremot ökat. Ökad motorstyrka har i förening med ökad trafiksäkerhet lett till att fordonens vikt ökat och detta har i sin tur lett till att däckens kontaktyta med vägbanan måste breddas, av omsorg om ökad stabilitet vid körning. Och varje breddning av kontaktytan ger mera däckbuller från fordonen.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Skäl 9e (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9e) Buller är ett mångfacetterat problem med flera olika orsaker och faktorer som påverkar det ljud som människor upplever och hur detta påverkar dem. Lagstiftningen för att minska trafikbuller måste ta hänsyn till dessa olika aspekter genom att beakta motor-, fordons- och däckbuller, vägbeläggningen, körbeteenden och trafikstyrning och ta upp detta i lagstiftning såsom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar¹ samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller².

¹EUT L 342, 22.12.2009, s. 46.

²EUT L 189, 18.7.2002, s. 12.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Kommissionen bör undersöka potentialen hos aktiva säkerhetssystem i mer tystgående fordon som el- och hybridfordon för att bättre uppfylla målet att förbättra säkerheten för utsatta trafikanter i stadsområden, t.ex. blinda, personer med syn- eller hörselnedsättning, cyklister och barn.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 10 b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10b) Fordonens bullernivå har direkta konsekvenser för unionsmedborgarnas livskvalitet, särskilt i tätorter där den elektriska och/eller underjordiska kollektivtrafiken inte är utvecklad och få, om ens några, cyklar eller går. Målet som fastställts av parlamentet i resolutionen av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde¹, nämligen att fördubbla antalet personer som använder sig av kollektivtrafik, bör också tas i beaktande. Kommissionen och medlemsstaterna bör, med beaktande av subsidiaritetsprincipen, främja användningen av kollektivtrafik samt underlätta för fotgängare och cyklister i syfte att minska bullernivån i städerna.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Skäl 10c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10c) Information om buller, inbegripet provningsdata, bör göras lättillgänglig på försäljningsställen och i reklammaterial för fordon.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Skäl 10d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10d) Ett fordons bullernivå beror delvis på dess bruk och goda underhåll efter köpet. Det är därför nödvändigt att öka unionsmedborgarnas medvetenhet om betydelsen av en flytande körning som följer varje medlemsstats hastighetsbegränsningar.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12) För att kommissionen ska kunna ***ersätta*** de tekniska kraven i denna förordning ***med direkta hänvisningar till FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59, när gränsvärdena för tillämpning med den nya provningsmetoden väl fastställts i de föreskrifterna, eller anpassa kraven*** till den tekniska och vetenskapliga

(12) För att kommissionen ska kunna ***anpassa*** de tekniska kraven i denna förordning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, ***bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändringar***

utvecklingen, bör kommissionen *i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras befogenhet att anta akter som gäller ändring av bestämmelserna i bilagorna till denna förordning avseende provningsmetoder och ljudnivåer*. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför *ändamålsenliga* samråd under sitt förberedande arbete. Kommissionen bör när den förbereder och utarbetar delegerade akter se till att relevanta handlingar översänds samtidigt och *vid lämplig tidpunkt till Europaparlamentet och rådet*.

av bilagorna till denna förordning *om rör EU:s typgodkännandeförfaranden för fordonstypers ljudnivåer och avgassystem, metoder och instrument för mätning av buller från motorfordon, ljuddämpningssystem, tryckluftsbuller, kontroll av produktionsöverensstämmelse, specifikationer för provningsområdet, mätmetoder för de ytterligare bestämmelserna om ljudemission samt mätningar för att kontrollera el- och elhybridfordons hörbarhet*. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför *lämpliga* samråd under sitt förberedande arbete, *inklusive på expertnivå*. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt *till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt*.

Motivering

Detta ändringsförslag behövs för att anpassa kommissionens förslag till de nya standardformuleringarna för bestämmelser som avser delegerade akter samt för att mer utförligt ange de bilagor som bör kunna ändras genom delegerade akter.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Relativt sett finns det inte lika stora möjligheter att minska bullret från den bullerkälla som denna förordning inriktar sig på än vad det finns möjligheter att minska bullret från vägbeläggningen som däcken kommer i kontakt med. Tekniskt skulle det vara betydligt enklare att minska det sistnämnda slaget av buller. Redan med hjälp av nuvarande asfaltsorter, såsom lågbullerasfalt, asfalt med bullerminskande egenskaper eller asfalt med bulleroptimerande egenskaper

kan man minska bullret med minst cirka 10 dB på det lokala planet, förutsatt att man tar ett helhetsbetonat grepp på användningen av dem genom att en rad enkla beläggningsmetoder kombineras. Att ingripa mot rent lokala bullerkällor på det här sättet omfattas emellertid inte av denna förordning, eftersom det skulle innebära en stark belastning på statsbudgetarna och framför allt de lokala myndigheternas budgetar. Det vore svårt att argumentera för något sådant i dessa finanskrisens tider och dessutom skulle det gripa in i regional- och strukturpolitikens områden.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 3 – led 2

Kommissionens förslag

2. fordonstyp: en uppsättning fordon enligt definitionen i del B i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

Ändringsförslag

2. fordonstyp:

i) för fordon som genomgått provning enligt punkt 4.1.2.1 i bilaga II en uppsättning fordon enligt definitionen i del B i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

ii) för fordon som genomgått provning enligt punkt 4.1.2.2 i bilaga II en uppsättning fordon som inte skiljer sig väsentligt vad avser

– karosseriets form eller material (särskilt motorrummet och dess ljudisolering)

– typ av motor (t.ex. gnisttändning eller kompressionständning, två- eller fyrtaktsmotor, med fram- och återgående kolvar eller rotationskolv), antal cylindrar och deras slagvolym, typ av insprutningsystem, ventilarrangemang, nominellt motorvarvtal (S) eller typ av elektrisk motor,

– fordon med samma typ av motorer och/eller olika utväxlingar anses som fordon av samma typ.

Om olikheterna enligt ovan kräver en annan provningsmetod ska emellertid dessa olikheter anses som en ändring av typ.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 3 – led 21a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

21a. försäljningsställe: en plats där fordon förvaras och bjuds ut till försäljning till konsumenter.

Motivering

För att garantera att konsumenterna har tillgång till relevant information när de överväger att köpa ett fordon bör information om buller göras tillgänglig på bred bas (den föreslagna texten överensstämmer med den i artikel 3 i förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck, inklusive bulleremissioner).

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 3 – led 21b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

21b. tekniskt reklammaterial: tekniska manualer, broschyrer och kataloger (i pappersform eller elektronisk form eller på nätet) samt webbplatser som används för att göra reklam för fordon bland allmänheten.

Motivering

För att garantera att konsumenterna har full tillgång till all relevant information när de överväger att köpa ett fordon bör informationen om bullernivån göras så lättillgänglig som möjligt.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. När de utför tekniska kontroller av fordonen ska medlemsstaterna mäta bullernivån på grundval av uppgifterna i EU-typgodkännandet för varje typ av fordon.

Motivering

När de utför de obligatoriska tekniska kontrollerna av fordonen (för att avgöra huruvida fordonens bulleremissioner överskrider tillåtna nivåer eller inte) bör medlemsstaterna använda uppgifterna om bullernivåer i EU-typgodkännandet för varje typ av fordon framför alla andra kriterier.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 4b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 4b

Övervakning

Medlemsstaterna ska garantera en effektiv marknadskontroll i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter¹. De ska göra lämpliga kontroller i tillräcklig omfattning av produkters egenskaper i enlighet med de principer som fastställs i artikel 19.1 i förordning (EG) nr 765/2008.

¹EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

Motivering

För att den inre marknaden ska fungera väl och en sund konkurrens råda inom branschen är det viktigt att garantera en hög nivå av marknadskontroll både av produkter som sprids inom unionen och produkter utanför EES-området som kommer in i unionen. Medlemsstaterna och deras respektive marknadskontrollmyndigheter uppmanas därför att kontrollera och övervaka att de krav som fastställs i denna förordning efterlevs. Detta är oerhört viktigt för att tillgodose kraven på skydd av allmänheten, såsom hälsa och säkerhet i allmänhet, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, konsumentskydd, miljöskydd samt säkerhet.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Tillverkaren ska se till att ljuddämpningssystemet är utformat, konstruerat och monterat så att det med hänsyn till fordonets användningsförhållanden rimligen kan tåla den korrosion det utsätts för.

Ändringsförslag

2. Tillverkaren ska se till att ljuddämpningssystemet är utformat, konstruerat och monterat så att det med hänsyn till fordonets användningsförhållanden **och de regionalt varierande klimatförhållandena** rimligen kan tåla den korrosion det utsätts för.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 6

Kommissionens förslag

Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

Ändringsförslag

De provningsförhållanden som fastställs i bilaga II ska ta hänsyn till normalt förekommande körförhållanden och de provningskrav för andra viktiga fordonskomponenter som redan omfattas av förordning (EG) nr 661/2009. Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II ***och avrundats till närmaste heltal*** får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

Motivering

I enlighet med principerna för bättre lagstiftning är det viktigt att se till att

provningsförhållandena i denna förordning inte orimligt betungar komponenttillverkarna, vilka redan kan ha vidtagit viktiga åtgärder för att minska bulleremissioner, särskilt i däckbranschen. I det här sammanhanget är det viktigt att påpeka hur viktigt det är att provningsförhållandena är exakta och ”normalt förekommande körförhållanden” bör anges som ett villkor för att validera de gränsvärden som fastställts i bilaga III. För att anpassa förslaget till EU:s övriga bullerlagstiftning bör de uppmätta ljudvärdena rapporteras på ett systematiskt sätt. I alla förordningar rapporteras det slutliga resultatet i heltalsvärden. Denna praxis bör bibehållas i den här förordningen.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning

Artikel 7

Kommissionens förslag

Inom tre år från det datum som avses i tredje kolumnen, Fas 1, i bilaga III till denna förordning, ska kommissionen ***utföra en detaljerad undersökning för att försäkra sig om att gränsvärdena visat sig vara lämpliga. Utifrån slutsatserna från undersökningen får*** kommissionen, om ***det anses*** lämpligt, lägga fram förslag om ***ändring*** av denna förordning.

Ändringsförslag

Efter det datum som avses i tredje kolumnen, Fas 1, i bilaga III till denna förordning, ska kommissionen ***färdigställa en översyn av gränsvärdena för buller i bilaga III. Översynen ska inbegripa en konsekvensbedömning som omfattar en övergripande bedömning av konsekvenserna för fordonsindustrin och särskilt de branscher som är beroende av denna, med beaktande av inverkan av andra förordningar – t.ex. om minskning av koldioxidutsläpp samt om säkerhetsaspekter – på motorfordons ljudnivå. På grundval av denna översyn och sin konsekvensbedömning ska*** kommissionen, om ***så är*** lämpligt, lägga fram ***ett*** förslag om ***att ändra*** denna förordning ***på ett så konkurrensneutralt sätt som möjligt. De gränsvärden som anges i fjärde kolumnen, Fas 2 i bilaga III, ska träda ikraft sex år efter det att konsekvensbedömningen har bekräftats och översynen färdigställts av kommissionen.***

Motivering

I samband med kommissionens ursprungliga förslag skedde ingen konsekvensbedömning på grundval av den nya fordonsklassificering som krävs. Det är därför viktigt att det snarast begärs en konsekvensbedömning innan ytterligare större minskningsåtgärder vidtas. Efter det att översynsarbetet har slutförts kan gränsvärdena i Fas 2 träda i kraft, med hänsyn till den

allmänt kända omställningstid för den tekniska utvecklingen som branschen behöver.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 7 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Förslag om ändring av denna förordning som lagts fram i enlighet med bestämmelserna i första stycket ska ta hänsyn till de nya standarder som fastställts av Internationella standardiseringsorganisationen, i synnerhet standarden ISO 10844:2011.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1 – leden 1a och 1b (nya)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Fordon ska automatiskt uppfylla kraven i bilaga X om fordonstillverkaren överlämnar teknisk dokumentation till typgodkännandemyndigheten som visar att skillnaden mellan fordonets största och minsta motorvarvtal vid BB'17 inte överstiger $0,15 \times S$ vid något av de provningsförhållanden inom kontrollområdet för ASEP som definieras i punkt 3.3 i bilaga VIII och med beaktande av villkoren i bilaga II.

1b. Fordon av kategori N1 undantas från ASEP om ett av följande villkor uppfylls:

a) Motors slagvolym inte överstiger 660 ccm och förhållandet effekt/vikt, beräknat genom att använda maximalt tillåten fordonsvikt, inte överstiger 35.

b) Nyttolasten överstiger eller är lika med 850 kg och förhållandet effekt/vikt, beräknat genom att använda maximalt

tillåten fordonsvikt, inte överstiger 40.

Motivering

Detta ändringsförslag inför proportionerliga krav för små och medelstora företag som ägnar sig åt utveckling. Dessutom är FN/ECE:s ASEP-standard skräddarsydd för fordonsgången hos typiska M1-fordon, och den ansvariga expertgruppen har rekommenderat att andra kategorier ska undantas. Målet med de ytterligare bestämmelserna om ljudemission (ASEP) är att undvika oväntade ljudemissioner som inte motsvarar provningsresultaten för typgodkännande. Eftersom detta aldrig har observerats hos N1-skåpbilar säkerställer detta ändringsförslag att de utesluts från särskild ASEP-provning.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 1 – led 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Fordon av kategori N1 undantas från ASEP om ett av följande villkor uppfylls:

a) Motorns slagvolym inte överstiger 660 ccm och förhållandet effekt/vikt, beräknat genom att använda maximalt tillåten fordonsvikt, inte överstiger 35.

b) Nyttolasten är minst 850 kg och förhållandet effekt/vikt, beräknat genom att använda maximalt tillåten fordonsvikt, inte överstiger 40.

Motivering

Kraven för ASEP (ytterligare bestämmelser om ljudemission) är skräddarsydda för gången hos typiska sportiga eftermonteringssystem och M1-fordon, för att upptäcka oväntade bulleremissioner vid höga motorvarvtal. ASEP har tagits fram och godkänts av FN/ECE:s arbetsgrupp för buller, arbetsgrupp 29, i vilken kommissionen är medlem. Samma expertgrupp har av goda skäl rekommenderat att skåpbilar enligt a) och b) ovan, ska undantas: inga miljöfördelar väntas uppstå och satsningar och kostnader för kontrollprovning skulle vara ekonomiskt oproportionerligt på grund av den mycket större mångfalden bland skåpbilar jämfört med personbilar.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning

Artikel 8 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Fordonets ljudemission vid normalt förekommande körförhållanden på väg som skiljer sig från de förhållanden under vilka typgodkännandeprovningen enligt bilaga II utförts, får inte avvika från provningsresultaten ***på ett orimligt sätt***.

Ändringsförslag

2. Fordonets ljudemission vid normalt förekommande körförhållanden på väg som skiljer sig från de förhållanden under vilka typgodkännandeprovningen enligt bilaga II utförts, får inte avvika från provningsresultaten.

Motivering

Vanliga ljudemissioner under normala förhållanden får inte avvika från provningsresultaten.

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Fordonstillverkaren får inte avsiktligt ändra, justera eller införa några mekaniska, elektriska, termiska eller andra anordningar eller förfaranden för det enda syftet att uppfylla bulleremissionkraven enligt denna förordning, om inte dessa är verksamma under normal körning på väg under de förhållanden som är tillämpliga för ASEP.

Ändringsförslag

3. Fordonstillverkaren får inte avsiktligt ändra, justera eller införa några mekaniska, elektriska, termiska eller andra anordningar eller förfaranden för det enda syftet att uppfylla bulleremissionkraven enligt denna förordning, om inte dessa är verksamma under normal körning på väg under de förhållanden som är tillämpliga för ASEP. ***Sådana försök att få provningarna att utfalla med oriktiga resultat eller kringgå dem kallas allmänt för "cycle-beating".***

Motivering

För att göra bestämmelsen tydligare. Avsikten är att förhindra och förebygga kryphål i lagstiftningen.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I ansökan om typgodkännande ska

Ändringsförslag

5. I ansökan om typgodkännande ska

tillverkaren tillhandahålla en försäkrans, utformad i enlighet med förslagan i tillägg 1 till bilaga VIII, om att fordonstypen som ska godkännas överensstämmer med kraven i **artikel 8.1 och 8.2**.

tillverkaren tillhandahålla en försäkrans, **vid behov med stöd av lämpliga provningsresultat**, utformad i enlighet med förslagan i tillägg 1 till bilaga VIII, om att fordonstypen som ska godkännas överensstämmer med kraven i **artikel 8**.

Motivering

Artikel 8 måste gälla i sin helhet för att ge den rättsliga klarhet som krävs.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Artikel 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 8a

Fordonstillverkare och distributörer ska se till att bullernivån för varje fordon, uttryckt i decibel (dB(A)) i enlighet med harmoniserade typgodkännandemetoder, anslås på en framträdande plats på försäljningsstället och i det tekniska reklamaterialet.

Efter en heltäckande konsekvensbedömning ska kommissionen, inom två år efter det att denna förordning har trätt ikraft, och i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet om konsumentinformation. Detta förslag får integreras i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar¹.

¹EGT L 12, 18.1.2000, s. 16

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Artikel 8b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 8b

Klassificering av och kvalitet på vägbeläggning

Kommissionen ska i enlighet med de tidsramar för översyn som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller¹, undersöka möjligheten att införa ett vägklassificeringssystem som beskriver de typiska rullningsljuden på alla väger i Europeiska unionen, och om så är lämpligt lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

Kommissionen ska överväga att ta med ett krav på att medlemsstaterna ska ge information om vägbeläggningens kvalitet i de strategiska bullerkartor som föreskrivs i direktiv 2002/49/EG.

¹EUT L 189, 18.7.2002

Motivering

Vägbeläggningens kvalitet inverkar starkt på fordonens rullningsljudemissioner. Hittills har det inte funnits något strategisk metod för att få en översikt över vägbeläggningens kvalitet i EU. Enligt detta förslag skulle medlemsstaterna och samhällena kunna kartlägga områden där det vore lämpligt att förbättra vägbeläggningen för att åstadkomma minskat omgivningsbuller.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Artikel 9

Kommissionens förslag

Artikel 9

Om tillverkaren väljer att installera ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska kraven i **bilaga X** vara uppfyllda.

Ändringsförslag

Artikel 9

Om tillverkaren väljer att installera ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska **det ljud som genereras av AVAS-systemet vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra utsatta trafikanter information om ett fordon i drift. Ljudet ska ha en lättbegriplig koppling till fordonets gång och skulle kunna låta likartat som ljudet från ett fordon i samma kategori, som är försett med förbränningsmotor och körs under samma förhållanden och** kraven i **bilaga IX** ska vara uppfyllda.

Kommissionen ska, inom ett år efter det att denna förordning har trätt ikraft, bedöma om det behövs en översyn av förordningen, med beaktande bland annat av huruvida aktiva säkerhetssystem bättre kan uppfylla målet om att förbättra säkerheten för utsatta trafikanter i stadsområden, som komplement till eller i jämförelse med akustiska fordonsvarningssystem, och ska om så är lämpligt, och i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om en högsta ljudnivå för akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) installerade i fordon.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Kommissionen ska ha befogenhet att

Ändringsförslag

1. Kommissionen ska **i syfte att anpassa de**

anta delegerade akter *som ändrar bilagorna I–XI.*

tekniska kraven i denna förordning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen ha befogenhet att anta delegerade akter *i enlighet med artikel 11 för att ändra bilagorna I–II och IV–XII.*

Motivering

Enligt artikel 290 i EUF-fördraget får endast icke-väsentliga delar av en rättsakt delegeras till kommissionen, medan de väsentliga delarna ska vara förbehållna själva rättsakten. Föreskrifterna i bilaga III, alltså gränsvärdena för buller samt faserna, utgör väsentliga delar av förslaget och bör därför vara förbehållna medlagstiftarna. Denna ändring krävs också för att anpassa kommissionens förslag till den nya standardformuleringen för bestämmelser avseende delegerade akter.

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. När gränsvärden i relation till provningsmetoden har fastställts i FN/ECE-föreskrifter nr 51 ska kommissionen **överbäga att** ersätta de tekniska kraven i bilaga III med en direkt hänvisning till motsvarande krav i FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59.

Ändringsförslag

2. När gränsvärden i relation till provningsmetoden har fastställts i FN/ECE-föreskrifter nr 51 ska kommissionen ska **bedöma om det går att** ersätta de tekniska kraven i bilaga III med en direkt hänvisning till motsvarande krav i FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59 **och, om så är lämpligt, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga III i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, under förutsättning att detta inte försvagar EU:s miljö- och hälsoföreskrifter och med beaktande av Europaparlamentets och rådets ståndpunkter.**

Motivering

Enligt artikel 290 i EUF-fördraget får endast icke-väsentliga delar av en rättsakt delegeras till kommissionen, medan de väsentliga delarna ska vara förbehållna själva rättsakten. Föreskrifterna i bilaga III, alltså gränsvärdena för buller samt faserna, utgör väsentliga delar av förslaget och bör därför vara förbehållna medlagstiftarna.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. **Kommissionens ges befogenhet** att anta delegerade akter **på** de villkor som anges i denna artikel.

Ändringsförslag

1. **Befogenheten** att anta delegerade akter **ges till kommissionen med förbehåll för** de villkor som anges i denna artikel.

Motivering

Denna ändring behövs för att anpassa kommissionens förslag till den nya standardformuleringen för bestämmelser avseende delegerade akter.

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska **tilldelas** kommissionen **på obestämd tid** från **den dag** denna förordning **antas**.

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska **ges till** kommissionen **för en period av fem år** från **det datum då** denna förordning **träder i kraft**. **Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.**

Motivering

Tidsperioden för delegeringen av befogenhet till kommissionen bör begränsas till en period på fem år som kan förlängas om vissa villkor uppfylls, som utarbetandet av en rapport, och såvida inte parlamentet och rådet motsätter sig en förlängning. Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformuleringen för delegerade akter.

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Europaparlamentet och rådet kan när som helst återkalla den delegering av befogenheter som avses i artikel 10.1. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Beslutet ska inte påverka sådana delegerade akter som redan trätt i kraft.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till dem, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med **en månad** på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

Ändringsförslag

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till dem, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med **två månader** på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

Motivering

Denna ändring behövs för att anpassa kommissionens förslag till den nya standardformuleringen för bestämmelser avseende delegerade akter.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning Artikel 12

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 12

utgår

Invändningar mot delegerade akter

1. Europaparlamentet och rådet får göra invändningar mot en delegerad akt inom två månader från den dag akten överlämnats till dem. På Europaparlamentets eller rådets initiativ ska fristen förlängas med en månad.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid fristens utgång invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet underrättat kommissionen om att de inte har för avsikt att göra några invändningar ska den delegerade akten träda i kraft på därför utsatt dag.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en delegerad akt ska den inte träda i kraft. Den institution som invänt mot en delegerad akt ska ange skälen därtill.

Motivering

De nya bestämmelserna i artikel 11.5 gör artikel 12 överflödig. Denna ändring skulle därför anpassa kommissionens förslag till den nya standardformuleringen för bestämmelser avseende delegerade akter.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning Artikel 13

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13

utgår

Skyndsamt förfarande

1. Vid ett skyndsamt förfarande ska en delegerad akt som antas enligt artikel 10.1 träda i kraft utan dröjsmål och vara tillämplig så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Akten ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet tillsammans med en motivering av varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.

2. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 11.5. I detta fall ska kommissionen utan dröjsmål upphäva rättsakten så snart Europaparlamentet eller rådet meddelat sitt beslut att invända mot rättsakten.

Motivering

Tillämpningen av skyndsamt förfarande motiveras inte, varken i artikel 10 eller i skälen, varför artikel 13 bör därför utgå.

Ändringsförslag 47

**Förslag till förordning
Bilaga I – punkt 5.2.2.a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5.2.2.a De gränsvärden som anges i tabellen i bilaga III gäller med en rimlig toleransmarginal under mätning.

Motivering

De bestämmelser som för närvarande gäller buller tillåter vissa avvikelser vid tillverkningen.

Ändringsförslag 48

**Förslag till förordning
Bilaga II – punkt 3.2.1. – mening 1**

Kommissionens förslag

3.2.1. Det fordon som ska provas ska **väljas så att alla** de fordon **av samma typ** som utsläpps på marknaden **uppfyller kraven i dessa föreskrifter**.

Ändringsförslag

3.2.1. Det fordon som ska provas ska **vara representativt för** de fordon som utsläpps på marknaden **i enlighet med vad tillverkaren anger**.

Motivering

De bestämmelser som för närvarande gäller buller tillåter vissa avvikelser vid tillverkningen.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Bilaga II – punkt 3.2.2

Kommissionens förslag

3.2.2. Däckrullningsbuller behandlas i förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet hos motorfordon. De däck som används för provningen ska vara representativa för fordonet, väljas av fordonstillverkaren och registreras i tillägg 3 till bilaga I till denna förordning. De ska motsvara en av de däckdimensioner som är avsedda för fordonet som originalutrustning. Däcket ska vara eller bli tillgängligt på marknaden samtidigt som fordonet.^{2/} Däcken ska pumpas till det tryck som rekommenderas av fordonstillverkaren för fordonets provningsvikt. Däcken ska ha **minst** det mönsterdjup som krävs enligt gällande lagstiftning.

^{2/} Eftersom däckens bidrag till den totala ljudemissionen är betydande, måste hänsyn tas till befintlig lagstiftning avseende ljudemission från däck/vägbana. Drivhjulsdäck, vinterdäck och däck för särskilt bruk ska på tillverkarens begäran undantas från mätningarna för typgodkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse, i enlighet med **FN/ECE-föreskrifter** nr 117 (**EUT L 231, 29.8.2008, s. 19**).

Ändringsförslag

3.2.2. Däckrullningsbuller behandlas i förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet hos motorfordon. De däck som används för provningen ska vara representativa för fordonet, väljas av fordonstillverkaren och registreras i tillägg 3 till bilaga I till denna förordning. De ska motsvara en av de däckdimensioner som är avsedda för fordonet som originalutrustning. Däcket ska vara eller bli tillgängligt på marknaden samtidigt som fordonet.^{2/} Däcken ska pumpas till det tryck som rekommenderas av fordonstillverkaren för fordonets provningsvikt. Däcken ska ha det mönsterdjup som krävs enligt gällande lagstiftning.

^{2/} Eftersom däckens bidrag till den totala ljudemissionen är betydande, måste hänsyn tas till befintlig lagstiftning avseende ljudemission från däck/vägbana. Drivhjulsdäck, vinterdäck och däck för särskilt bruk ska på tillverkarens begäran undantas från mätningarna för typgodkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse, i enlighet med **de senaste ändringarna av ECE-föreskrift** nr 117.

Motivering

Enligt en överenskommelse från 2011 från det femtiotredje sammanträdet för arbetsgruppen för buller, arbetsgrupp 29 (den arbetsgrupp som ansvarar för att utarbeta harmoniserade fordonsstandarder i hela världen), vid FN/ECE i Genève, i vilken kommissionen är medlem.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning

Bilaga II – punkt 4.1.2.1.4.1

Kommissionens förslag

4.1.2.1.4.1. Fordon med manuell växellåda, automatisk växellåda, adaptiv växellåda eller växellåda med kontinuerligt varierbar utväxling som provas med låsta växlar

I fråga om val av utväxling är följande förhållanden möjliga:

a) Om en specifik växel ger en acceleration som ligger inom ett toleransband av $\pm 5\%$ av referensaccelerationen $a_{\text{wot ref}}$ och som inte överskrider $3,0 \text{ m/s}^2$ kan provningen utföras med denna växel.

b) Om ingen av växlarerna ger den acceleration som krävs, väljs en utväxling 'i' med en acceleration som är högre och en utväxling 'i + 1' med en acceleration som är lägre än referensaccelerationen. Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' inte överskrider $3,0 \text{ m/s}^2$ används båda växlarerna för provningen. Den viktade utväxlingen i förhållande till referensaccelerationen $a_{\text{wot ref}}$ beräknas med följande formel:

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

c) Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' överskrider $3,0 \text{ m/s}^2$ ska den första växel som ger en acceleration under $3,0 \text{ m/s}^2$ användas om utväxling 'i + 1' inte ger en acceleration mindre än a_{urban} . I detta fall ska två utväxlingar, 'i' och 'i + 1', användas inkl. utväxlingen 'i' med en acceleration som överskrider $3,0 \text{ m/s}^2$. I övriga fall ska ingen annan växel användas. Den

Ändringsförslag

4.1.2.1.4.1. Fordon med manuell växellåda, automatisk växellåda, adaptiv växellåda eller växellåda med kontinuerligt varierbar utväxling som provas med låsta växlar

I fråga om val av utväxling är följande förhållanden möjliga:

a) Om en specifik växel ger en acceleration som ligger inom ett toleransband av $\pm 5\%$ av referensaccelerationen $a_{\text{wot ref}}$ och som inte överskrider $2,0 \text{ m/s}^2$ kan provningen utföras med denna växel.

b) Om ingen av växlarerna ger den acceleration som krävs, väljs en utväxling 'i' med en acceleration som är högre och en utväxling 'i + 1' med en acceleration som är lägre än referensaccelerationen. Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' inte överskrider $2,0 \text{ m/s}^2$ används båda växlarerna för provningen. Den viktade utväxlingen i förhållande till referensaccelerationen $a_{\text{wot ref}}$ beräknas med följande formel:

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

c) Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' överskrider $2,0 \text{ m/s}^2$ ska den första växel som ger en acceleration under $2,0 \text{ m/s}^2$ användas om utväxling 'i + 1' inte ger en acceleration mindre än a_{urban} . I detta fall ska två utväxlingar, 'i' och 'i + 1', användas inkl. utväxlingen 'i' med en acceleration som överskrider $2,0 \text{ m/s}^2$. I övriga fall ska ingen annan växel användas. Den

acceleration awot test som uppnås under provningen ska användas i stället för awot ref för beräkning av den partiella effektfaktorn kP.

acceleration awot test som uppnås under provningen ska användas i stället för awot ref för beräkning av den partiella effektfaktorn kP.

Motivering

Tillgänglig statistik om körvanor för att ta fram ett nytt världsomfattande provningsförfarande för lätta nyttofordon (WLTP) visar att en acceleration som överskrider 2 m/s inte är motiverad. Dessutom byggde det obligatoriska övervakningsförfarandet för denna nya förordning mellan 2007 och 2010 på en provningsdefinition på 2 m/s².

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning Bilaga III

Kommissionens förslag

Bilaga III Gränsvärden

Den ljudnivå som uppmäts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga följande gränsvärden:

Fordons- kategori	Beskrivning av fordonskategori n	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]					
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon	
		Fas 1; gällande från [2 år efter offentliggörandet]		Fas 2; gällande från [5 år efter offentliggörandet]		Fas 3; gällande från [7 år efter offentliggörandet]	
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*
M	Fordon som används för persontransport						
M ₁	antal säten ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	antal säten ≤ 9; förhållande effekt/vikt > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	antal säten > 9; vikt < 2 ton	72	72	70	70	70	70
M ₂	antal säten > 9; 2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	73	74	71	72	71	72
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	74	75	72	73	72	73

<i>M₂</i>	<i>antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW</i>	76	78	74	76	74	76
<i>M₃</i>	<i>antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW</i>	75	76	73	74	73	74
<i>M₃</i>	<i>antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW</i>	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	<i>Fordon som används för varutransport</i>						
<i>N₁</i>	<i>vikt ≤ 2 ton</i>	71	71	69	69	69	69
<i>N₁</i>	<i>2 ton < vikt ≤ 3,5 ton</i>	72	73	70	71	70	71
<i>N₂</i>	<i>3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW</i>	74	75	72	73	72	73
<i>N₂</i>	<i>3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 W ≤ nominell motoreffekt < 150 kW</i>	75	76	73	74	73	74
<i>N₂</i>	<i>3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW</i>	77	79	75	77	75	77
<i>N₃</i>	<i>vikt > 12 ton; 75 W ≤ nominell motoreffekt < 150 kW</i>	77	78	75	76	75	76
<i>N₃</i>	<i>vikt > 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW</i>	80	82	78	80	78	80
*	<i>Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.</i>						
**	<i>När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för terränggående fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.</i>						

Parlamentets ändringsförslag

Bilaga III
Gränsvärden

Ljudnivån uppmätt i enlighet med bestämmelserna i bilaga II *och avrundad nedåt till närmaste decimal när mantissan är lägre än 0,5, och avrundad uppåt till närmaste decimal om mantissan är lika med eller högre än 0,5*, ska inte överstiga följande gränsvärden:

Fordons - kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper uttryckt i dB(A) [decibel(A)]*	
		Fas 1; gällande från [6 år efter offentliggörandet]	Fas 2; gällande från [8 år efter offentliggörandet]
M	Fordon som används för persontransport		
M ₁	antal säten ≤ 9, ≤ 125 kW/ton	68	68
	antal säten ≤ 9, 125kW/ton < förhållande effekt/vikt ≤ 150kW/ton	69	69
	antal säten ≤ 9; förhållande effekt/vikt > 150kW/ton	71	71
M ₂	antal säten > 9; vikt ≤ 2,5 ton	69	69
	antal säten > 9; 2,5 ton < vikt < 3,5 ton	71	71
	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt < 5 ton;	72	72
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt ≤ 180kW	73	73
	antal säten > 9; vikt > 5 ton; 180 kW < nominell motoreffekt ≤ 250 kW	75	75
	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt > 250kW	76	76
N	Fordon som används för varutransport		
N ₁	vikt < 2,5 ton	69	69
	2,5 ton < vikt < 3,5 ton	70	70
N ₂	3,5 ton < vikt < 12 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	72	72
	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt > 150kW	75	75
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt ≤ 180kW	75	75
	vikt > 12 ton; 180 < nominell motoreffekt ≤ 250 kW	77	77
	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt > 250 kW	79	79

*	<i>Gränsvärdena ska ökas med 1dB för fordon som uppfyller den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.</i>
---	---

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning Bilaga VI – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ett fordon ska väljas ut och genomgå de provningar som avses i punkt 2. Om provningsresultaten uppfyller kraven för produktionsöverensstämmelse i bilaga X till direktiv 2007/46/EG, ska fordonet anses uppfylla bestämmelserna om produktionsöverensstämmelse.

Ändringsförslag

Ett fordon ska väljas ut och genomgå de provningar som avses i punkt 2. Om provningsresultaten uppfyller kraven för produktionsöverensstämmelse i bilaga X till direktiv 2007/46/EG, ska fordonet anses uppfylla bestämmelserna om produktionsöverensstämmelse. ***De tillämpliga kraven för produktionsöverensstämmelse är de gränsvärden som fastställs i bilaga III med en ytterligare marginal på 1 dB(A).***

Motivering

I överensstämmelse med andra förordningar, såsom förordning (EG) nr 661/2009 och i enlighet med den nuvarande lagstiftningen, tillåts en ytterligare marginal på 1 dB för kontroll av produktionsöverensstämmelse.

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Bilaga VII – punkt 1 – fotnot 1

Kommissionens förslag

^{1/} *ISO10844:1994.*

Ändringsförslag

^{1/} ***Under de första fem åren efter det denna förordning har trätt i kraft får tillverkare använda provbanor som är certifierade antingen enligt ISO 10844:1994 eller ISO 10844:2011. Efter det datumet ska tillverkare endast använda provbanor som överensstämmer med ISO 10844:2011.***

Motivering

ISO 10844:1994 uppdaterades i mars 2011 till den nya ISO-standarden ISO 10844:2011. Den nya texten har dock ännu inte införts i alla FN/ECE-föreskrifter avseende fordons- och däckprovningensanläggningar. Det är av det skälet viktigt att ha en övergångsperiod mellan de två standarderna för att ge tillverkarna möjlighet att om nödvändigt bygga om banor och för FN/ECE att införa hänvisningen till den nya standarden i sina egna föreskrifter.

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Bilaga VII – punkt 3.2.2 – stycke 2 – inledningen

Kommissionens förslag

Utöver kraven i punkterna 1 till 3.2.2 ska följande krav vara uppfyllda:

Ändringsförslag

Utöver kraven i punkterna 1 till 3.2.2 ska följande krav **i ISO 10844:2011** vara uppfyllda **eller en hänvisning göras till ISO 10844:1994 under en övergångsperiod på 5 år:**

Motivering

Detta krav bör vara konsekvent med både punkt 1 i bilaga VII till denna förordning och med det arbete som utförs av FN/ECE. De krav som fastställs i denna punkt från led a till led g är hämtade från ISO standard 10844:2011. Denna standard ingår dock ännu inte i någon FN/ECE-föreskrift. Det är därför nödvändigt att också göra en hänvisning till den förra versionen av ISO standard 10844:1994 under en övergångsperiod på fem år, både för att FN/ECE ska kunna ändra sina egna föreskrifter och för att provningsanläggningarna ska införa de ändringar som krävs i 2011 års version av denna standard.

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Bilaga VII – punkt 4.3.

Kommissionens förslag

4.3. Mätningar av texturdjupet ska göras på minst 10 ställen jämnt fördelade längs hjulspåren på provbanespåret och medelvärdet av dessa ska jämföras med det angivna minsta texturdjupet. Se ISO 10844:1994 för en beskrivning av förfarandet.

Ändringsförslag

4.3. Mätningar av texturdjupet ska göras på minst 10 ställen jämnt fördelade längs hjulspåren på provbanespåret och medelvärdet av dessa ska jämföras med det angivna minsta texturdjupet. Se ISO 10844:2011 för en beskrivning av förfarandet.

Motivering

Förordningen bör vara i linje med gällande ISO-standarder.

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning

Bilaga VIII – punkt 2.3. – rad 4 ”Fordonets acceleration”

Kommissionens förslag

Fordonets acceleration a_{WOT_ASEP} : $a_{WOT} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

Ändringsförslag

Fordonets acceleration a_{WOT_ASEP} : $a_{WOT} \leq 4,0 \text{ m/s}^2$

Motivering

Den acceleration som krävs i ASEP-provningen i enlighet med vad som fastställs i kommissionens förslag är inte representativt för körförhållanden i stadstrafik. Provningsen blir också allt mer komplicerad och svår att upprepa på ett konsekvent sätt vid högre accelerationer. Den uppsättning uppgifter som används för ASEP härrör inte från uppgifterna enligt metod B. Faktum är att metod B och ASEP inte har något samband med varandra, därför behöver en övergång till metod B inte göras om i ASEP-provningen. Det har dessutom inte genomförts en fullständig konsekvensbedömning för att ta hänsyn till ändringen från 4,0 till 5,0 m/s².

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning

Bilaga VIII – punkt 2.4. – stycke 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

För att ASEP-provningen ska vara representativ och kunna upprepas (för typgodkännandemyndigheten), ska fordonen provas med tillämpning av produktionskalibrering av växellådan.

Motivering

Att använda produktionskalibrering av växellådan är viktigt av följande skäl: eftersom växellådan måste manövreras utanför sina normala parametrar, krävs det en kalibrering för att ”hålla” utvalda växlar under ASEP-provningen. Med beaktande av ovanstående, så finns det ingen särskild kalibrering för producerade bilar. Produktionsöverensstämmelse går därför inte att uppnå. Icke-linjär acceleration: att hålla en hög växel och använda full kraft från lågt varv/min kan få motorvarvtalet att ”fladdra”. Fladdrandet orsakas av att

momentomvandlaren glider vid ett lågt motorvarvtal.

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning Bilaga IX – del A – punkt 1

Kommissionens förslag

Ett akustiskt fordonsvarningssystem (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) är **en ljudgenererande anordning avsedd att informera** fotgängare och andra utsatta trafikanter.

Ändringsförslag

Ett akustiskt fordonsvarningssystem (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) är **ett system avsett för vägtransportfordon med el- eller elhybridrift, som förser** fotgängare och andra utsatta trafikanter **med ljudinformation om fordonets drift.**

Motivering

Definitionen på AVAS i motsvarande bilaga IX bör stämma överens med definitionen på AVAS i artikel 3.21.

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning Bilaga IX – del A – punkt 4 – led a

Kommissionens förslag

a) Det ljud som genereras av AVAS-systemet bör vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra utsatta trafikanter information om ett fordonets drift.

Ändringsförslag

a) Det ljud som genereras av AVAS-systemet bör vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra utsatta trafikanter information om ett fordonets drift. **Ljudet bör ha en lättbegriplig koppling till fordonets gång och bör låta likartat som ljudet från ett fordon i samma kategori som är försett med en förbränningsmotor.**

Följande och liknande typer av ljud är dock inte tillåtna:

i) Sirener, signalhorn, ringande klockor eller utryckningsfordonsljud.

ii) Larmsignaler som från brand-, inbrotts- eller röklarm.

iii) Intermittent ljud.

Följande och liknande typer av ljud bör undvikas:

iv) Melodislingor, djurläten och insektsljud.

v) Ljud som förvillar identifieringen av ett fordon eller dess funktion (acceleration, retardation etc.)

Motivering

I stället för att här räkna upp olika slags ljud som inte ska användas i AVAS bör man klart beskriva vilka ljudegenskaper som kan godtas.

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning

Bilaga IX – del A – punkt 4 – leden b och c

Kommissionens förslag

Bilaga IX

- b) Det ljud som genereras av AVAS-systemet **bör** ha en lättbegriplig koppling till fordonets gång, exempelvis genom automatisk variation av ljudnivå eller ljudegenskaper synkroniserat med fordonets hastighet.
- c) Den ljudnivå som genereras av AVAS-systemet **bör** inte överstiga ljudnivån hos ett liknande fordon i samma kategori som är försett med en förbränningsmotor och körs under samma förhållanden.
Miljöhänsyn
Vid utvecklingen av AVAS-system ska hänsyn tas till övergripande bullerinverkan i omgivningen.

Parlamentets ändringsförslag

Bilaga IX

- b) Det ljud som genereras av AVAS-systemet **måste** ha en lättbegriplig koppling till fordonets gång **och körriktning**, exempelvis genom automatisk variation av ljudnivå eller ljudegenskaper synkroniserat med fordonets hastighet.
- c) Den ljudnivå som genereras av AVAS-systemet **får** inte överstiga ljudnivån hos ett liknande fordon i samma kategori som är försett med en förbränningsmotor och körs under samma förhållanden.
Miljöhänsyn
Vid utvecklingen av AVAS-system ska hänsyn tas till övergripande bullerinverkan i omgivningen.

MOTIVERING

Det främsta syftet med kommissionens förslag till förordning om motorfordons ljudnivå är att skydda folkhälsan och miljön genom åtgärder för att minska motorfordons ljudnivå.

Genom förslaget införs en ny provningsmetod för mätning av motorfordons ljudnivå och nya gränsvärden för buller för olika kategorier av lätta, medelstora och tunga fordon.

Föredraganden stöder den övergripande riktningen i kommissionens förslag, som är ett viktigt steg för att motverka effekterna på folkhälsan och miljön av motorfordons bulleremissioner. Föredraganden anser dock att kommissionens förslag skulle gynnas av ett antal tillägg och tekniska justeringar, framför allt för att uppmuntra tillverkning och köp av fordon med lägre ljudnivåer. Föredraganden uppmärksammar också att det finns en mängd källor till bullret från motorfordon, inklusive motorn, däcken, vägbeläggningen och aerodynamiskt buller.

Kommissionens nuvarande förslag lägger inte tillräcklig vikt vid informationen till konsumenterna om motorfordons ljudnivå. Föredraganden vill införa ett märkningssystem för fordons bulleremissioner i syfte att främja tystgående fordon och låta konsumenterna göra en välgrundat val före fordonsköpet.

Även vägbeläggningskvaliteten har en väsentlig inverkan på fordons rullningsljudemissioner. Föredraganden anser att kommissionens förslag skulle kunna förbättras genom att det infördes ett vägklassificeringssystem, som gjorde det möjligt för medlemsstaterna och deras nationella och lokala myndigheter att mer effektivt kontrollera och utvärdera kvaliteten på vägbeläggningarna så att inverkan på de allmänna bullernivåerna kan minskas.

Föredraganden föreslår även en mängd ändringar av de tekniska kraven avseende metoderna för att mäta motorfordons bullernivåer och av bestämmelserna om gränsvärden i syfte att uppdatera förslaget i enlighet med den tekniska utvecklingen när det gäller provningsförfaranden och förbättra den allmänna genomförbarheten av kraven. Bland annat föreslås ändringar av bestämmelserna om däckens mönsterdjup samt om acceleration och förhållanden vid val av utväxling. Föredraganden föreslår också vissa ändringar av fordonskategoriseringen i fråga om tillämpningen av gränsvärden för buller.

Slutligen anser föredraganden att fastställandet av gränsvärden (och de datum då dessa värden är tillämpliga) för de fordonskategorier som föreskrivs i bilaga III till kommissionens förslag utgör en väsentlig del av förordningen som medlagstiftarna bör besluta om. Föredraganden kan därför inte ställa sig bakom förslaget att ge kommissionen befogenhet att ändra dessa delar av förordningen genom delegerade akter och föreslår därför att eventuella framtida ändringar ska regleras av medlagstiftarna i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

25.6.2012

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR DEN INRE MARKNADEN OCH KONSUMENTSKYDD

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om motorfordons ljudnivå
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Föredragande: Anja Weisgerber

KORTFATTAD MOTIVERING

Trafiken med motorfordon är en av de största bullerkällorna. En fortgående exponering för höga bullernivåer anses öka fallen av hjärt- och kärlsjukdomar, kognitiva funktionshinder, sömnstörningar och öronsusningar. Föredraganden uttalar sitt starka stöd till syftet med förslaget till förordningen, alltså att minska omgivningsbullret genom att sänka gränsvärdena för buller och införa en ny och avancerad provningsmetod för mätning av bulleremission. Gränsvärdena för buller måste dock vara både ambitiösa och tekniskt genomförbara. I det sammanhanget måste man erinra sig att buller mäts med en logaritmisk skala och att en minskning med 3 decibel (dB) resulterar i att bullret minskas med 50 procent.

För typgodkännande av fordon finns det krav bland annat på utsläppen av koldioxid och föroreningar (Euro 5/6 och Euro 6-normerna). De åtgärder som vidtas för att uppfylla dessa utsläppskrav står delvis i strid med åtgärderna för att minska bullret från ett fordon. Bullerminskningsåtgärder kan till exempel öka ett fordonets vikt, och därmed också dess koldioxidutsläpp. I EU:s olika typgodkännandekrav bör det omsorgsfullt fastställas en balans mellan olika syften och överlag bör utvecklingen i riktning mot tystare, säkrare och miljövänligare fordon fortsätta. Bullerminskningsåtgärderna bör inte heller leda till minskad trafiksäkerhet, till exempel i sådana fall där lågbullrande vägbeläggningar kan minska däckrullningsbullret avsevärt, men också förlänga bromssträckorna. Förutom gränsvärdena för fordonsbuller vill föredraganden understryka att man också måste tänka på andra bullerkällor i miljön, såsom vägbeläggningarna, trafikhanteringen eller körbeteendet.

Föredraganden uttalar visserligen sitt starka stöd till syftet med förslaget till förordning, men föreslår dock några ändringar för att syftet bättre ska uppnås. För att öka hälsovinsterna och för att förbättra rättssäkerheten bör långsiktiga gränsvärden för buller fastställas. Det behövs också vissa anpassningar av fordonskategorierna. Dagens lagstiftning om fordonsbuller har olika gränsvärden för olika fordonskategorier och underkategorier. Denna indelning har fastställts 1970 och inte ändrats sedan 1985. Föredraganden föreslår därför att underkategorierna ska uppdateras och att systemet för fordonsklassificering ska anpassas

enligt senaste tekniska normer. Dessa anpassningar bör göra det möjligt att definiera ambitiösa gränsvärden för buller och optimera den totala bullerminskningen. Ytterligare differentiering av fordonskategorier gör att vi kan fastställa mer ambitiösa gränsvärden för buller för fordon med lägre motoreffekt och mer realistiska gränsvärden för buller för fordon med högre motoreffekt. De nya långsiktiga gränsvärdena för buller kräver en helt ny konstruktion för varje fordon.

Föredraganden anser också att skillnaderna i utveckling och produktion mellan personbilar och tunga nyttofordon bör framgå av förordningen. Skillnaderna bör komma fram genom att de respektive faserna som gränsvärdena för buller ska tillämpas på förläggs tidsmässigt olika. Följaktligen föreslår föredraganden olika faser för personbilar respektive för kommersiella fordon.

All ansvarsfull konsumentpolitik kräver insyn och utskottet IMCO har sedan länge stött tanken på insyn. Om konsumenterna får klar och insynsvänlig information om bullret från varje enskilt fordon kan de grunda sina köpbeslut på nivån för bulleremissionerna. Om myndigheterna får samma information kan de fastställa lämpliga incitament till förmån för mer tystgående fordon, till exempel genom att fastställa upphandlingsnormer för bussar och ge endast de mest tystgående transportfordonen företrädesrätt att köra in i vissa känsliga bostadsområden eller vid vissa tider av dygnet. Det finns redan märkning för koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och däcksbuller och en liknande märkning bör införas för fordonens bullernivåer.

För elfordon och hybridfordon bör direktivet fastställa tekniska normer genom att införa minimikrav för bullret från elfordon. FN:s ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) har tillsatt en arbetsgrupp för minimiljudnivåer för tystgående fordon och där diskuteras som bäst om det skulle gå att harmonisera kraven för akustiska fordonsvarningssystem (Approaching Vehicle Audible Systems, AVAS).

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) EU har typgodkännandekrav bland annat för koldioxidutsläpp (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya

personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon¹ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon²) samt för utsläppen av föroreningar (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon³ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁴). De tekniska kraven i fråga om gränsvärden för utsläpp av koldioxid och föroreningar får inte strida mot kraven om minskade bulleremissioner. Därför bör EU:s typgodkännandekrav nå fram till en balans mellan de olika syftena.

¹ EUT L 140, 5.6.2009, s. 1.

² EUT L 145, 31.5.2011, s. 1.

³ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁴ EUT L 188, 18.7.2009, s. 1.

Motivering

De tekniska åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen innefattar också åtgärder för att minska fordonsvikten medan tekniska åtgärder för bullerminskning, såsom ljudisolering, brukar öka fordonsvikten och därmed också koldioxidutsläppen. Till detta kommer att ljudisolering minskar buller, men samtidigt ökar risken för motorbränder.

Ändringsförslag 2

**Förslag till förordning
Skäl 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Av omkring 500 miljoner medborgare inom Europeiska unionen är ungefär 300 miljoner registrerade som fordonsförare. I Europeiska unionen registreras 22 % och tillverkas 25 % av alla fordon i världen. Varje år tillverkar den europeiska bilindustrin 17 miljoner nya fordon. Tendensen på detta område är i nuläget stigande.

Ändringsförslag 3

**Förslag till förordning
Skäl 8a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8a) Det råder en viss konflikt mellan å ena sidan de tekniska åtgärderna för bullerminskning och å andra sidan vissa andra krav, såsom att, förutsatt att användningen kan ske på oförändrade ekonomiska villkor, man samtidigt med bullerminskningen kan minska utsläppen av föroreningar och öka trafiksäkerheten. Att uppfylla alla dessa krav och ha kvar en balans mellan dem innebär att bilindustrin alltför ofta stöter på gränsen för vad som är fysiskt möjligt att göra. Genom att använda nyare och innovativa material och metoder har bilindustrin alltid lyckats utvidga denna gräns. Lagstiftningen måste nu ange en tydlig och tidfäst ram för möjligheten att hitta på innovationer. En sådan ram skapas i och med denna förordning och detta innebär att samhället ställer ett oeftergivligt krav på ett innovativt språng framåt och att industrin samtidigt får ha kvar den ekonomiska handlingskraft som den behöver för ändamålet.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 8b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8b) Buller är framför allt ett lokalt problem. Likväl behövs det en unionsomfattande lösning. Det första steget i varje hållbar politik mot bullerföreningar måste nämligen bestå av åtgärder som sätts in mot själva källan till bullret. Den bullerkälla som motorfordonen utgör och som denna förordning inriktar sig på kännetecknas ju rent definitoriskt av obegränsad rörlighet och därför vore det inte tillräckligt med blott och bart nationella åtgärder mot den.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Information om bulleremissioner till konsumenter, transportledare och myndigheter kan påverka köpbesluten och påskynda övergången till en mer tystgående fordonspark. För att konsumenterna ska få den information de behöver bör tillverkaren på försäljningsstället och i tekniskt reklammaterial informera om fordonens bullernivåer i enlighet med harmoniserade testmetoder. En märkning, av jämförbart slag som märkningarna med information om koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och däcksbuller, bör informera konsumenten om bulleremissionerna från ett fordon.

Motivering

Until now, it is not possible to know the noise level of a vehicle. Noise information is required for tyres at points of sale and in promotional material by Regulation 1222/2009 on the labelling of tyres. To promote low-noise vehicles and to give the customer the possibility to make an informed choice about the purchase, the manufacturer shall be obliged to display the noise level of a vehicle. National and municipal public authorities have a central role as major purchasers of vehicle fleets, particularly public transport vehicles and municipal vehicles, as well as responsibility for implementation of Directive 2002/49/EC which aims to reduce environmental noise in urban areas and along major transport infrastructures.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) Om en personbil körs med en genomsnittshastighet på under 45 km/h är det fortfarande bullret från motorn och avgassystemet som dominerar, men om denna hastighet överskrids blir det däremot däck- och vindbullret som dominerar. Däck- och vindbullret beror inte av motortyp och motorstyrka. Fordonsutvecklingen sedan sjuttioalet har gett oss märkbart tystare motorer, men motorstyrkan och fordonsvikten har däremot ökat. Ökad motorstyrka har i förening med ökad trafiksäkerhet lett till att fordonens vikt ökat och detta har i sin tur lett till att däckens kontaktyta med vägbanan måste breddas, av omsorg om ökad stabilitet vid körning. Och varje breddning av kontaktytan ger mera däckbuller från fordonen.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a)) Relativt sett finns det inte lika

stora möjligheter att minska bullret från den bullerkälla som denna förordning inriktar sig på än vad det finns möjligheter att minska bullret från vägbeläggningen som däck kommer i kontakt med. Tekniskt skulle det gå betydligt enklare att minska det sistnämnda slaget av buller. Redan med hjälp av nuvarande asfaltsorter, såsom lågbullerasfalt, asfalt med bullerminskande egenskaper eller asfalt med bulleroptimerande egenskaper kan man minska bullret med minst cirka 10 dB på det lokala planet, förutsatt att man tar ett helhetsbetonat grepp på användningen av dem. Att ingripa mot rent lokala bullerkällor på det här sättet omfattas emellertid inte av denna förordning, eftersom det skulle innebära en stark belastning på statsbudgetarna och framför allt de lokala myndigheternas budgetar. Det vore svårt att argumentera för något sådant i dessa finanskrisens tider och dessutom skulle det gripa in i regional- och strukturpolitikens områden.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Artikel 3 – led 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21a) försäljningsställe: plats där fordon bjuds ut för försäljning till konsumenter.

Motivering

För att konsumenterna säkert ska få relevant information när de överväger att köpa ett fordon bör information om buller göras tillgänglig på bred bas. (Förslaget avpassat efter artikel 3 i förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck, inklusive bulleremissioner).

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Artikel 3 – led 3b (nytt)

(21b) tekniskt reklammaterial: tekniska manualer, broschyrer och kataloger (vare sig dessa är i tryckt eller elektronisk form eller tillgängliga på internet) samt webbplatser, vilka har till syfte att marknadsföra fordon till konsumenter.

Motivering

För att konsumenterna säkert ska få relevant information när de överväger att köpa ett fordon bör information om buller göras tillgänglig på bred bas. (Förslaget avpassat efter artikel 3 i förordning (EG) nr 1222/2009 om märkning av däck, inklusive bulleremissioner).

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Artikel 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

Ändringsförslag

De provningsvillkor som fastställs i bilaga II ska ta hänsyn till normalt förekommande körförhållanden och de provningskrav för andra viktiga fordonskomponenter som redan omfattas av förordning (EG) nr 661/2009. Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

Motivering

I enlighet med principerna för bättre lagstiftning är det viktigt att se till att provningsvillkoren i denna förordning inte orimligt betungar komponenttillverkarna, vilka redan kan ha vidtagit viktiga åtgärder för att minska bullerutsläppen, särskilt i däckbranschen. I det här sammanhanget är det viktigt att påpeka hur viktigt det är att provningsvillkoren är exakta och att "normalt förekommande körförhållanden" bör anges som ett villkor för att validera de gränsvärden som fastställts i bilaga III.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – styckena 1a och 1b (nya)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Fordon ska automatiskt uppfylla kraven i bilaga X om fordonstillverkaren tillhandahåller teknisk dokumentation till typgodkännandemyndigheten som visar att skillnaden mellan fordonets största och minsta motorvarvtal vid BB'17 inte överstiger 0,15 x S vid något av de provningsförhållanden inom kontrollområdet för ASEP som definieras i punkt 3.3 i bilaga VIII och med beaktande av villkoren i bilaga II.

Fordon av kategori N1 undantas från ASEP om ett av följande villkor uppfylls:

(a) Motors slagvolym inte överstiger 660 ccm och förhållandet effekt/vikt, beräknat genom att använda maximalt tillåten fordonsvikt, inte överstiger 35.

(b) Nyttolasten överstiger eller är lika med 850 kg och förhållandet effekt/vikt, beräknat genom att använda maximalt tillåten fordonsvikt, inte överstiger 40.

Motivering

Detta ändringsförslag inför proportionerliga krav för små och medelstora företag som ägnar sig åt utveckling. Dessutom är Unices ASEP-standard skräddarsydd för hur typiska M1-fordon uppför sig, och den ansvariga expertgruppen har rekommenderat att andra kategorier ska uteslutas. Målet med ASEP (ytterligare bestämmelser om ljudemission) är att undvika oväntade ljudemissioner som inte motsvarar provningsresultaten för typgodkännande. Eftersom detta aldrig har beaktats för N1-skåpbilar säkerställer detta ändringsförslag att de utesluts från särskild ASEP-provning.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning
Artikel 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 8a (ny)

Information

Fordonstillverkare och distributörer ska se till att bullernivån för varje fordon, uttryckt i decibel (dB(A)) i enlighet med harmoniserade typgodkännandemetoder, anslås på en framträdande plats på försäljningsstället och i det tekniska reklamaterialet.

Kommissionen ska lägga fram ett förslag till konsumentinformation för parlamentet och rådet senast ett år efter förordningens ikraftträdande.

Konsumentinformation kan integreras i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar¹. Bulleremissionerna ska anges på samma sätt som koldioxidutsläppen.

¹ EGT L 12, 18.1.2000, s. 16.

Motivering

Hittills har konsumenterna inte kunnat få reda på ett fordon's bullernivå. För att gynna tystgående fordon och låta konsumenterna göra välgrundade val vid fordonsköp ska tillverkare och distributör vara skyldiga att ange ett fordon's bullernivå.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Artikel 9 – stycke 1

Kommissionens förslag

Om tillverkaren väljer att installera ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska kraven i bilaga X vara uppfyllda.

Ändringsförslag

Om tillverkaren väljer att installera ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska **tillverkaren se till att det ljud som genereras av AVAS-systemet är ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra utsatta trafikanter information om ett fordon's drift. Ljudet bör ha en lättbegriplig koppling till fordonets gång och bör inte överskrida den ungefärliga**

ljudnivån hos ett liknande fordon i samma kategori, som är försett med en förbränningsmotor och körs under samma förhållanden och kraven i bilaga X ska vara uppfyllda.

Motivering

De huvudsakliga kraven för AVAS bör finnas med i den relevanta artikeln i stället för bara i bilagan. Om arbetsgruppen vid FN/ECE antar en föreskrift med harmoniserade normer för AVAS i hela världen bör EU:s krav anpassas utgående från detta.

Ändringsförslag 14

**Förslag till förordning
Artikel 9 – stycke 1a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Om FN/ECEs arbetsgrupp för minimiljudnivåer för tystgående fordon antar en FN/ECE-föreskrift ska kommissionen utvärdera om de tekniska kraven i bilaga X kan ersättas med en direkt hänvisning till motsvarande krav i FN/ECE-föreskriften och, om så är lämpligt, lägga fram ett förslag om ändring av bilaga X för Europaparlamentet och rådet.

Motivering

De huvudsakliga kraven för AVAS bör finnas med i den relevanta artikeln i stället för bara i bilagan. Om arbetsgruppen vid FN/ECE antar en föreskrift med harmoniserade normer för AVAS i hela världen bör EU:s krav anpassas utgående från detta.

Ändringsförslag 15

**Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 1**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter som ändrar ***bilagorna I–XI.***

1. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter som ändrar ***bilagorna I–II och IV–X.***

Motivering

Enligt artikel 290 i EUF-fördraget får endast icke-väsentliga delar av en rättsakt delegeras till kommissionen, medan de väsentliga delarna inom ett område ska vara förbehållna rättsakten. Föreskrifterna i bilaga III, alltså gränsvärdena för buller samt faserna, utgör viktiga delar i förslaget och bör därför vara förbehållna medlagstiftarna.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. När gränsvärden i relation till provningsmetoden har fastställts i FN/ECE-föreskrifter nr 51 ska kommissionen **överbäga** att ersätta de tekniska kraven i bilaga III med en direkt hänvisning till motsvarande krav i FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59.

Ändringsförslag

2. När gränsvärden i relation till provningsmetoden har fastställts i FN/ECE-föreskrifter nr 51 ska kommissionen **utvärdera om det går att** ersätta de tekniska kraven i bilaga III med en direkt hänvisning till motsvarande krav i FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59 **och, om det är lämpligt, lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av bilaga III.**

Motivering

Enligt artikel 290 i EUF-fördraget får endast icke-väsentliga delar av en rättsakt delegeras till kommissionen, medan de väsentliga delarna inom ett område ska vara förbehållna rättsakten. Föreskrifterna i bilaga III, alltså gränsvärdena för buller samt faserna, utgör viktiga delar i förslaget och bör därför vara förbehållna medlagstiftarna.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Bilaga II – led 4.1.2.1.4.1 – led a

Kommissionens förslag

(a) Om en specifik växel ger en acceleration som ligger inom ett toleransband av $\pm 5\%$ av referensaccelerationen $a_{wot\ ref}$ och som inte överskrider $3,0\ m/s^2$ kan provningen utföras med denna växel.

Ändringsförslag

(a) Om en specifik växel ger en acceleration som ligger inom ett toleransband av $\pm 5\%$ av referensaccelerationen $a_{wot\ ref}$ och som inte överskrider $2,0\ m/s^2$ kan provningen utföras med denna växel.

Motivering

För att ge en verklighetstrogen bild av förhållandena i stadstrafik bör accelerationen maximalt uppgå till 2,0 m/s².

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Bilaga II – led 4.1.2.1.4.1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Om ingen av växlarerna ger den acceleration som krävs, väljs en utväxling 'i' med en acceleration som är högre och en utväxling 'i + 1' med en acceleration som är lägre än referensaccelerationen. Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' inte överskrider 3,0 m/s² används båda växlarerna för provningen. Den viktade utväxlingen i förhållande till referensaccelerationen $a_{wot\ ref}$ beräknas med följande formel: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$

Ändringsförslag

(b) Om ingen av växlarerna ger den acceleration som krävs, väljs en utväxling 'i' med en acceleration som är högre och en utväxling 'i + 1' med en acceleration som är lägre än referensaccelerationen. Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' inte överskrider 2,0 m/s² används båda växlarerna för provningen. Den viktade utväxlingen i förhållande till referensaccelerationen $a_{wot\ ref}$ beräknas med följande formel: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$

Motivering

För att ge en verklighetstrogen bild av förhållandena i stadstrafik bör accelerationen maximalt uppgå till 2,0 m/s².

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Bilaga II – led 4.1.2.1.4.1 – led c

Kommissionens förslag

(c) Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' överskrider 3,0 m/s² ska den första växel som ger en acceleration under 3,0 m/s² användas om utväxling 'i + 1' inte ger en acceleration mindre än aurban. I detta fall ska två utväxlingar, 'i' och 'i + 1', användas inkl. utväxlingen 'i' med en acceleration som överskrider 3,0 m/s². I övriga fall ska ingen annan växel användas. Den acceleration $a_{wot\ test}$ som uppnås under

Ändringsförslag

(c) Om accelerationsvärdet för utväxling 'i' överskrider 2,0 m/s² ska den första växel som ger en acceleration under 2,0 m/s² användas om utväxling 'i + 1' inte ger en acceleration mindre än aurban. I detta fall ska två utväxlingar, 'i' och 'i + 1', användas inkl. utväxlingen 'i' med en acceleration som överskrider 2,0 m/s². I övriga fall ska ingen annan växel användas. Den acceleration $a_{wot\ test}$ som uppnås under

provningen ska användas i stället för awot ref för beräkning av den partiella effektfaktorn kP.

provningen ska användas i stället för awot ref för beräkning av den partiella effektfaktorn kP.

Motivering

För att ge en verklighetstrogen bild av förhållandena i stadstrafik bör accelerationen maximalt uppgå till 2,0 m/s².

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Bilaga III

Kommissionens förslag

Bilaga III Gränsvärden

Den ljudnivå som uppmäts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga följande gränsvärden:

Fordons- kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]					
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon	
		Fas 1; gällande från [2 år efter offentliggörandet		Fas 2; gällande från [5 år efter offentliggörandet		Fas 3; gällande från [7 år efter offentliggörandet]	
		Allmänt	Terrän gfordo n*	Allmänt	Terrän gfordo n*	Allmänt	Terrän gfordo n*
<i>M</i>	Fordon som används för persontransport						
<i>M₁</i>	<i>antal säten < 9</i>	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M₁</i>	antal säten < 9; förhållande effekt/vikt > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
<i>M₂</i>	antal säten > 9; vikt < 2 ton	72	72	70	70	70	70

M ₂	antal säten > 9; 2 ton < vikt < 3,5 ton	73	74	71	72	71	72
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton ; nominell motoreffekt < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton ; nominell motoreffekt > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fordon som används för varutransport						
N₁	vikt < 2 ton	71	71	69	69	69	69
N₁	2 ton < vikt < 3,5 ton	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 W < nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	vikt > 12 ton; 75 W < nominell motoreffekt < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt > 150 kW	80	82	78	80	78	80

* Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

** När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för terränggående

fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.

Ändringsförslag

Bilaga III Gränsvärden

Den ljudnivå som uppmäts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga följande gränsvärden:

Fordonskategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]						Gränsvärden för typgodkända av nya fordonstyper *****
		Fas 1; gällande från [2 år efter offentliggörande] *****		Fas 2; gällande från [6 år efter offentliggörande] *****		Fas 3; gällande från [10 år efter offentliggörandet]		
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt****
	Fordon som används för person- och varutransport *****							
M ₁	antal säten < 9; förhållande effekt/vikt <	72	73 **	71	72**	71	72**	67

	<i>120 kW/ton</i>							
<i>M₁</i>	<i>antal säten < 9; 120 kW/ton < förhållande effekt/vikt < 160 kW/ton</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>68</i>
<i>M₁</i>	<i>antal säten < 9; förhållande effekt/vikt > 160 kW/ton</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>70</i>
<i>M₁</i>	<i>antal säten ≤ 4 inklusive föraren; förhållande effekt/vikt > 200 kW/ton förarsätets R- punkt < 450 mm från marken</i>	<i>77</i>	<i>N/A</i>	<i>76</i>	<i>N/A</i>	<i>76</i>	<i>N/A</i>	<i>76</i>
<i>M₂</i>	<i>antal säten > 9; vikt < 2,5 ton; nominell motoreffekt < 75 kW</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>68</i>
<i>M₂</i>	<i>antal säten > 9; vikt < 2,5 ton; nominell motoreffekt > 75 kW</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>69</i>
<i>M₂</i>	<i>antal säten > 9; 2,5 ton < vikt < 3,5 ton</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>70</i>
<i>M₂</i>	<i>antal säten > 9; vikt > 3,5 ton</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>
<i>N₁</i>	<i>vikt < 2,5 ton</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>
<i>N₁</i>	<i>2,5 ton < vikt < 3,5 ton</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>69</i>
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper****		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordon

								styper *****
		Fas 1; gällande från [3 år efter offentliggörandet]		Fas 2; gällande från [8 år efter offentliggörandet]		Fas 3; gällande från [12 år efter offentliggörandet]		Fas 4; gällande från [16 år efter offentl iggöra ndet]* ****
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmän t	Terräng fordon*	Allmä nt***
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 100 kW	74	75	73	74	72	73	71
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; 100 kW < nominell motoreffekt ≤ 180 kW	76	77	74	75	73	74	72
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; 180 W < nominell motoreffekt < 250 kW	78	79	78	79	76	77	75
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt > 250 kW	80	81	79	80	78	79	77
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 W < nominell motoreffekt < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N ₂	3,5 ton < vikt ≤	78	79	77	78	77	78	74

	12 ton; 150 kW ≤ nominell motoreffekt							
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	vikt > 12 ton; 100 W < nominell motoreffekt < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	vikt > 12 ton; 150 W < nominell motoreffekt < 250 kW	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt > 250 kW	82	83	81	82	80	81	79

- * Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
- ** När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för terränggående fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.
- *** **För terränggående fordon ska de allmänna gränsvärdena ökas med + 1 dB(A).**
- **** **Övergångsperiod för första registrering av nya fordon: 2 år efter ikraftträdandet, utom för fordon med [M1/N1 ≤ 50kW/t och M2 ≤ 75kW, för vilka övergångsperioden gäller först från och med fas 2.]**
- ***** **Övergångsperiod för första registrering av nya fordon: 3 år efter ikraftträdandet.**
- ***** **Kommissionen ska utföra en ingående studie för att validera fas 4 i fråga om den tekniska genomförbarheten för gränsvärdena för buller, när fas 3 har införts. Om utvärderingen utfaller positivt ska fas 4 tillämpas fyra år efter det att kommissionens studie offentliggjorts.**
- ***** **Fordon avsedda för särskilda ändamål (M1):**
Rullstolsanpassade fordon (såsom de definieras i stycke 5.5 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG) och bepansrade fordon (såsom de definieras i del A i stycke 5.2 i bilaga II till direktiv 2007/46/EG), justering av avgassystemet tillåts utan ytterligare provning under förutsättning att de ursprungliga utsläpps begränsande anordningarna, däribland särskilda filter (om sådana finns) behålls. Om en ny provning behövs ska ytterligare 2dB(A) utöver det tillämpliga gränsvärdet tillåtas.
- ***** **[För fordon som tillverkas i små serier enligt del A avsnitt 1 i bilaga XII till direktiv 2007/46/EG ska det datum som tillämpas för fas 1 och fas 2 fördröjas med 2 år.]**

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Bilaga VI – led 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ett fordon ska väljas ut och genomgå de provningar som avses i punkt 2. Om provningsresultaten uppfyller kraven för produktionsöverensstämmelse i bilaga X till direktiv 2007/46/EG, ska fordonet anses uppfylla bestämmelserna om produktionsöverensstämmelse.

Ändringsförslag

Ett fordon ska väljas ut och genomgå de provningar som avses i punkt 2. Om provningsresultaten uppfyller kraven för produktionsöverensstämmelse i bilaga X till direktiv 2007/46/EG, ska fordonet anses uppfylla bestämmelserna om produktionsöverensstämmelse. ***Med tanke på kraven för produktionsöverensstämmelse uppfylls gränsvärdena i bilaga III om de efterföljs med en ytterligare marginal på 1 dB(A).***

Motivering

I dagens lagstiftning om provning av produktöverensstämmelse tillåts en marginal på 1 dB(A).

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Bilaga IX – del A – stycke 1

Kommissionens förslag

Ett akustiskt fordonsvarningssystem (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) är ***en ljudgenererande anordning avsedd att informera*** fotgängare och andra utsatta trafikanter.

Ändringsförslag

Ett akustiskt fordonsvarningssystem ((Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS) ***är ett system avsett för vägtransportfordon med el- eller elhybrid drift, som förser*** fotgängare och andra utsatta trafikanter ***med ljudinformation om fordonets drift.***

Motivering

Definitionen på AVAS i motsvarande bilaga IX bör stämma överens med definitionen på AVAS i artikel 3.21.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Bilaga IX – del A – stycke 4 – led a

Kommissionens förslag

(a) Det ljud som genereras av AVAS-systemet bör vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra utsatta trafikanter information om ett fordons drift.

Följande och liknande typer av ljud är dock inte tillåtna:

(i) Sirener, signalhorn, ringande klockor eller utryckningsfordonsljud.

(ii) Larmsignaler som från brand-, inbrotts- eller röklarm.

(iii) Intermittent ljud.

Följande och liknande typer av ljud bör undvikas:

(iv) Melodislingor, djurläten och insektsljud.

(v) Ljud som förvillar identifieringen av ett fordon eller dess funktion (acceleration, retardation etc.)

Ändringsförslag

(a) Det ljud som genereras av AVAS-systemet bör vara ett kontinuerligt ljud som ger fotgängare och andra utsatta trafikanter information om ett fordons drift. ***Ljudet bör ha en lättbegriplig koppling till fordonets gång och bör låta likartat som ljudet från ett fordon i samma kategori, som är försett med en förbränningsmotor.***

Motivering

I stället för att här räkna upp olika slags ljud som inte ska användas i AVAS bör man klart beskriva vilka ljudegenskaper som kan godtas.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Motorfordons ljudnivå		
Referensnummer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 15.12.2011		
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	IMCO 15.12.2011		
Föredragande av yttrande Utnämning	Anja Weisgerber 29.2.2012		
Behandling i utskott	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Antagande	21.6.2012		
Slutomröstning: resultat	+: 27	–: 3	0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	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

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om motorfordons ljudnivå (COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Föredragande: Gilles Pargneaux

KORTFATTAD MOTIVERING

1. Inledning

Förslaget till förordning gäller personbilar, skåpbilar (lätta nyttofordon), bussar, lastbilar, långfärdsbussar och tunga godsfordon. För tillfället definieras buller från fyrhjuliga motorfordon i direktiv 70/157/EEG och de tolv direktiv som hänför sig till detta. Kommissionens syfte är att modernisera det nuvarande ramverket för att uppfylla följande centrala mål:

– **Förenkling av de rättsliga ramarna.** Direktiv 70/157/EEG och de tolv relaterade direktiven upphävs och ersätts med detta förslag till förordning där räckvidden och de grundläggande bestämmelserna fastställs.

– **Införande av en ny testmetod.** FN/ECE:s arbetsgrupp införde 2007 en ny testmetod. Denna metod ger resultat som är 2 dB sämre jämfört med den metod som användes i direktiv 70/157/EEG. Efter att ha prövat den nya testmetoden under tre års tid utförde kommissionen en konsekvensbedömning för att påvisa dess effektivitet.

– **Förändring av gränsvärdena.** Kommissionen föreslår en gradvis minskning av bullernivåerna enligt fordonstyp:

- För lätta och medelstora fordon: en minskning på 4 dB inom fem år efter det att förordningen har trätt i kraft. Denna minskning skulle uppnås i två steg: Ett första mål på -2 dB senast 2014 och därefter en andra etapp på -2 dB senast 2017. Ljudnivåerna per fordon skulle därefter inte längre kunna överskrida 68 dB.
- För tunga fordon: en minskning på 3 dB inom fem år efter det att lagstiftningen har trätt i kraft. Gränserna kommer att sänkas med 1 dB senast 2014 och med 2 dB senast 2017. Ljudnivåerna per lastbil skulle därefter inte längre kunna överskrida 78 dB.

– **Behovet av en minimiljudnivå för el- och elhybridfordon.** Bestämmelser gällande ”ljudsysteM avsedda att varna omgivningen för fordon som närmar sig” garanterar att endast fordon med tillräcklig ljudnivå används, vilket även kommer att leda till en harmonisering av den tillämpade tekniken. Kommissionen preciserar att monteringen av sådana system fortfarande kommer att vara frivillig för biltillverkarna.

2. Transportaspekten i förslaget

Förordningens räckvidd

I motsats till föreliggande förslag till förordning finns det ingen lagstiftning gällande ljudnivån hos två- och trehjuliga fordon. För att fylla denna lucka i lagstiftningen föreslår föredraganden att man i texten ska införa en hänvisning till nödvändigheten av en mer specifik europeisk lagstiftning gällande buller från två- och trehjuliga fordon.

Nya gränsvärden

Föredraganden föreslår att man ska förlänga den period under vilken de nya gränsvärdena måste uppnås. För lätta och medelstora fordon ställer föredraganden sig positiv till en minskning på 4 dB inom sju år efter det att förordningen har trätt i kraft. Denna minskning skulle förverkligas i två steg: en första målsättning på -2 dB före 2014 och sedan en andra etapp på -2 dB före 2019.

När det gäller tunga fordon stöder föredraganden kommissionens förslag i sin nuvarande form.

Minimiljudnivå för el- och elhybridfordon

Elfordon löper en dubbelt så stor risk att inblandas i olyckor i stadsområden på grund av att de är helt ljudlösa, vilket gör dem omöjliga att upptäcka för ”sårbara vägtrafikanter” och särskilt för blinda. Mot bakgrund av detta föreslår föredraganden att monteringen av ett akustiskt fordonsvarningssystem ska vara obligatoriskt för biltillverkarna och inte frivilligt, vilket kommissionen önskar.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. I detta syfte har ett unionsövergripande system för typgodkännande av motorfordon införts. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och deras avgassystem med avseende på tillåtna ljudnivåer bör harmoniseras för att undvika att krav antas som skiljer sig åt från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa den inre marknads korrekta funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och allmän säkerhet upprätthålls.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Förordningen bör också innebära en ytterligare sänkning av bullergränsvärdena. Förordningen bör beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, varigenom nya striktare bullerkrav infördes för motorfordonsdäck. Studier som uppmärksammar störningar och hälsoeffekter av vägtrafikbuller och relaterade kostnader/fördelar bör också beaktas.

Ändringsförslag

(1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. I detta syfte har ett unionsövergripande system för typgodkännande av motorfordon införts, ***eftersom vägfordon är den största källan till buller i transportsektorn***. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon och deras avgassystem med avseende på tillåtna ljudnivåer bör harmoniseras för att undvika att krav antas som skiljer sig åt från en medlemsstat till en annan och för att säkerställa den inre marknads korrekta funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för miljö och allmän säkerhet ***samt bättre livskvalitet och hälsa*** upprätthålls.

Ändringsförslag

(8) Förordningen bör också innebära en ytterligare sänkning av bullergränsvärdena. Förordningen bör beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem, varigenom nya striktare bullerkrav infördes för motorfordonsdäck ***och i vilken behovet av en enhetlig och omfattande strategi för att bemöta problemet med vägbuller framhålls, bland annat med hänsyn till vägytans betydelse för vägbuller***. Studier som uppmärksammar störningar och hälsoeffekter av vägtrafikbuller och

relaterade kostnader/fördelar bör också beaktas. **Förordningen bör även beakta Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar. Kommissionen bör se till att däck märks med avseende på sin bullerprestanda.**

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8a) För att se till att en dämpning av fordonsbullret inte resulterar i försämrad trafiksäkerhet bör kommissionen undersöka möjligheten att ändra bilagorna till denna förordning i syfte att se till att fordon för att klara bulleremissionsprovningar inte är utrustade med tystare men mindre säkra däck som tas i bruk på allmänna vägar. Detta mål kan uppnås genom att man fastställer mer detaljerade krav om vilken typ av däck som får användas för olika fordonskategorier enligt förordning (EG) nr 661/2009 och förordning (EG) nr 1222/2009.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 8b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8b) Det är viktigt med åtgärder för att utveckla och förbättra infrastrukturen på ett sätt som maximerar minskningen av fordonsbullret, t.ex. genom en storskalig användning av bullerskärmar.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) För att öka insynen bör kommissionen överväga möjligheten att utvidga tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar¹ så att även information om fordons ljudnivå ingår.

¹ EUT L 12, 18.1.2000, s. 16.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 9b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9b) Fordons ljudnivå beror delvis på den omgivning de rör sig i, och särskilt på väginfrastrukturens kvalitet och på intelligent reglering av vägtrafiken. Därför bör ett helhetsgrepp övervägas, särskilt i de mest bullerdrabbade tätorterna och då snabba lösningar krävs.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) De förväntade miljöfördelarna från el- och elhybridfordon för vägtransport har resulterat i en avsevärd minskning av bulleremissionen från sådana fordon. Det har resulterat i en förlust av en viktig källa till auditiva signaler som används av bland andra blinda och synsvaga gångtrafikanter samt cyklister för att bli varse att fordon närmar sig, finns i närheten eller avlägsnar sig. Av det skälet utvecklar nu branschen akustiska system som ska kompensera för denna brist på auditiva signaler från el- och elhybridfordon. Egenskaperna hos sådana fordonsmonterade ljudsystem avsedda att varna omgivningen för fordon som närmar sig bör harmoniseras. Montering av sådana system bör **dock** vara **ett frivilligt alternativ som tillverkaren väljer**.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10) De förväntade miljöfördelarna från el- och elhybridfordon för vägtransport har resulterat i en avsevärd minskning av bulleremissionen från sådana fordon. Det har resulterat i en förlust av en viktig källa till auditiva signaler som används av bland andra blinda och synsvaga gångtrafikanter samt cyklister för att bli varse att fordon närmar sig, finns i närheten eller avlägsnar sig. Av det skälet utvecklar nu branschen akustiska system som ska kompensera för denna brist på auditiva signaler från el- och elhybridfordon. Egenskaperna hos sådana fordonsmonterade ljudsystem avsedda att varna omgivningen för fordon som närmar sig bör harmoniseras. Montering av sådana system bör vara **obligatorisk för alla fordonstillverkare. Kommissionen bör även uppmanas att granska potentialen hos aktiva säkerhetssystem med ljudsignaler och visuella signaler som kan installeras i passagerarfordon för att uppnå målet om att förbättra säkerheten för utsatta trafikanter i stadsmiljö**.

Ändringsförslag

(10a) Med hänsyn till att lagstiftning gällande ljudnivån hos två- och trehjuliga fordon saknas bör kommissionen lägga fram ett nytt förslag till lagstiftning i detta ämne. Det ligger i unionens intresse att anta bestämmelser om buller som alstras av dessa fordon, liksom för de fyrhjuliga motorfordon som behandlas i denna

förordning. En särskild förordning för motorfordon med minst två hjul skulle, på grundval av en förbättrad provningsmetod, göra det möjligt att undersöka möjligheterna att införa striktare gränsvärden för att säkerställa att de motorfordon som släpps ut på marknaden faktiskt avger mindre buller.

Motivering

Ljudnivån hos motorfordon med minst två hjul bör likaså underställas en specifik förordning. Bullret från dessa fordon är den främsta störningsorsaken för befolkningen. Det är konsekvensen av antingen ett hänsynslöst körande eller användning av avgassystem som har ändrats, är defekta eller som inte uppfyller gällande krav.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 10b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10b) Fordonens ljudnivå har direkta konsekvenser för unionsmedborgarnas livskvalitet, särskilt i tätorter där den elektriska och/eller underjordiska kollektivtrafiken inte är utvecklad och få, om ens några, cyklar eller går. Målet som fastställts av parlamentet i resolutionen av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde¹, nämligen att fördubbla antalet personer som använder sig av kollektivtrafik, bör också tas i beaktande. Kommissionen och medlemsstaterna bör, med beaktande av subsidiaritetsprincipen, främja användningen av kollektivtrafik samt underlätta för fotgängare och cyklister i syfte att minska bullernivån i städerna.

¹ Antagna texter, P7_TA(2011)0584.

Ändringsförslag 10

**Förslag till förordning
Skäl 10c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10c) Information om buller, inbegripet testdata, bör göras lättillgänglig på försäljningsställen och i reklammaterial för fordon.

Ändringsförslag 11

**Förslag till förordning
Skäl 10d (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10d) Ett fordons ljudnivå beror delvis på dess bruk och goda underhåll efter köpet. Det är därför nödvändigt att öka unionsmedborgarnas medvetenhet om betydelsen av en flytande körning som följer varje medlemsstats hastighetsbegränsningar.

Ändringsförslag 12

**Förslag till förordning
Skäl 12**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12) För att kommissionen ska kunna ersätta de tekniska kraven i denna förordning med direkta hänvisningar till FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59, när gränsvärdena för tillämpning med den nya provningsmetoden väl fastställts i de föreskrifterna, eller anpassa kraven till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, bör kommissionen i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras befogenhet att anta akter som gäller ändring av bestämmelserna i bilagorna till denna förordning avseende

(12) För att kommissionen ska kunna ersätta de tekniska kraven i denna förordning med direkta hänvisningar till FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59, när gränsvärdena för tillämpning med den nya provningsmetoden väl fastställts i de föreskrifterna, eller anpassa kraven till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, bör kommissionen i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras befogenhet att anta akter som gäller ändring av bestämmelserna i bilagorna till denna förordning avseende

provningsmetoder och ljudnivåer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför ändamålsenliga samråd under sitt förberedande arbete. Kommissionen bör när den förbereder och utarbetar delegerade akter se till att relevanta handlingar översänds samtidigt och vid lämplig tidpunkt till Europaparlamentet och rådet.

provningsmetoder och ljudnivåer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför ändamålsenliga samråd under sitt förberedande arbete, **inklusive på expertnivå**. Kommissionen bör när den förbereder och utarbetar delegerade akter se till att relevanta handlingar översänds samtidigt och vid lämplig till Europaparlamentet och rådet.

Motivering

Kommissionen bör kalla till lämpliga samråd innan en delegerad akt antas, inbegripet på expertnivå. Detta ändringsförslag tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12a) Kommissionen och medlemsstaterna bör överväga möjligheten att erbjuda ekonomiska incitament för att öka användningen av lågbullrande fordon och på så vis uppmuntra kommersiella aktörer på fordonsmarknaden att investera i sådana fordon.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 3 – stycke – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. fordonstyp: en uppsättning fordon enligt definitionen i del B i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

2. fordonstyp:

2.1. för fordon som provas enligt punkt 4.1.2.1 i bilaga II, en uppsättning fordon enligt definitionen i del B i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.

2.2. för fordon som provas enligt punkt 4.1.2.2 i bilaga II, en uppsättning fordon som inte skiljer sig väsentligt vad avser

2.2.1. karosseriets form eller material (framför allt motorutrymmet och dess ljudisolering),

2.2.2. typ av motor (t.ex. gnisttändning eller kompressionständning, två- eller fyrtaktsmotor, med fram- och återgående kolvar eller rotationskolv), antal cylindrar och deras slagvolym, typ av insprutningssystem, ventilarrangemang, nominellt motorvarvtal (S) eller typ av elektrisk motor,

2.2.3. fordon med samma typ av motor och/eller olika utväxlingar anses som fordon av samma typ.

Om olikheterna enligt ovan kräver en annan provningsmetod ska emellertid dessa olikheter anses som en ändring av typ.

Ändringsförslag 15

**Förslag till förordning
Artikel 3 – led 21a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

21a. försäljningsställe: ställe där fordon bjuds ut till försäljning till konsumenter.

Motivering

För att kunna garantera att konsumenterna har full tillgång till all relevant information då de ämnar köpa ett fordon bör informationen om ljudnivån göras så lättillgänglig som möjligt.

Ändringsförslag 16

**Förslag till förordning
Artikel 3 – led 21b (nytt)**

21b. tekniskt reklammaterial: tekniska bruksanvisningar, broschyrer och kataloger (i pappersform eller elektronisk form eller på nätet) samt webbplatser som används för att göra reklam för fordon bland allmänheten.

Motivering

För att kunna garantera att konsumenterna har full tillgång till all relevant information då de ämnar köpa ett fordon bör informationen om ljudnivån göras så lättillgänglig som möjligt.

Ändringsförslag 17

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 2**

Kommissionens förslag

2. Tillverkaren ska se till att ljuddämpningssystemet är utformat, konstruerat och monterat så att det med hänsyn till fordonets användningsförhållanden rimligen kan tåla den korrosion det utsätts för.

Ändringsförslag

2. Tillverkaren ska se till att ljuddämpningssystemet är utformat, konstruerat och monterat så att det med hänsyn till fordonets användningsförhållanden **och de regionalt varierande klimatförhållandena** rimligen kan tåla den korrosion det utsätts för.

Ändringsförslag 18

**Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 3a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Tillverkaren ska offentliggöra information om sina fordons ljudnivå, och särskilt om deras decibelnivå, i synnerhet på försäljningsställen och i reklamaterialet.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

Ändringsförslag

De provningsförhållanden som fastställs i bilaga II bör ta hänsyn till normalt förekommande körförhållanden på väg och provningskraven beträffande andra viktiga komponenter hos fordonet, som redan regleras av EU¹.

Den ljudnivå som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i bilaga II ***och matematiskt avrundats till närmaste heltal*** får inte överstiga de gränsvärden som anges i bilaga III.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon, deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

Motivering

Antagande av ställningstagandet från arbetsgruppen för buller (arbetsgrupp 29) vid FN/ECE i Genève.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 7

Kommissionens förslag

Inom tre år från det datum som avses i tredje kolumnen, Fas 1, i bilaga III till denna förordning, ska kommissionen utföra en detaljerad undersökning för att försäkra sig om att gränsvärdena visat sig vara

Ändringsförslag

Inom tre år från det datum som avses i tredje kolumnen, Fas 1, i bilaga III till denna förordning, ska kommissionen utföra en detaljerad undersökning för att försäkra sig om att gränsvärdena visat sig vara

lämpliga. Utifrån slutsatserna från undersökningen får kommissionen, om det anses **lämpligt**, lägga fram förslag om ändring av denna förordning.

lämpliga **och att de inte har påverkat trafiksäkerheten negativt**. Utifrån slutsatserna från undersökningen får kommissionen, om det anses **motiverat**, lägga fram förslag om ändring av denna förordning **när det gäller gränsvärden för buller. Resultaten från undersökningen ska meddelas Europaparlamentet**.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 7 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Förslag om ändring av denna förordning som lagts fram i enlighet med bestämmelserna i första stycket ska ta hänsyn till de nya standarder som fastställts av Internationella standardiseringsorganisationen, i synnerhet standarden ISO 10844:2011.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS – Acoustic Vehicle Alerting System)

Om tillverkaren **väljer att installera** ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska kraven i bilaga X vara uppfyllda.

Akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS – Acoustic Vehicle Alerting System)

När tillverkaren **installerar** ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska kraven i bilaga X vara uppfyllda.

Motivering

El- och hybridfordon löper dubbelt så stor risk att inblandas i olyckor i stadsområden på grund av att de är helt ljudlösa, vilket gör dem omöjliga att upptäcka för ”sårbara vägtrafikanter” och särskilt för blinda. Montering av ett akustiskt fordonsvarningssystem bör därför vara obligatoriskt för biltillverkarna.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 9

Kommissionens förslag

Om tillverkaren väljer att installera ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska kraven i **bilaga X** vara uppfyllda.

Ändringsförslag

Om tillverkaren väljer att installera ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS) på fordonet, ska kraven i **bilaga IX** vara uppfyllda.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter som ändrar bilagorna I–XI.

Ändringsförslag

1. Kommissionen ska ha befogenhet att ***i enlighet med artikel 11*** anta delegerade akter som ändrar bilagorna I–XI.

Motivering

Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska ***tilldelas*** kommissionen ***på obestämd tid från den dag denna förordning antas.***

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10.1 ska ***ges till*** kommissionen ***för en period av fem år från och med dagen för ikraftträdandet. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre***

månader före utgången av perioden i fråga.

Motivering

Varaktigheten för delegeringen av befogenheter till kommissionen bör begränsas till en period av fem år, vilken kan förlängas om vissa villkor respekteras, såsom utarbetandet av en rapport, och om varken Europaparlamentet eller rådet motsätter sig förlängningen. Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 26

**Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 5**

Kommissionens förslag

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till dem, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med **en månad** på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

Ändringsförslag

5. En delegerad akt som antagits i enlighet med artikel 10.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort några invändningar inom två månader efter det att akten anmäldes till dem, eller om Europaparlamentet och rådet, innan den perioden löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte har några invändningar. Perioden ska förlängas med **två månader** på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

Motivering

Tidsfristen för invändningar mot en delegerad akt bör kunna vara totalt fyra månader. Detta är en mer realistisk tidsram för att Europaparlamentet och rådet ska kunna följa nödvändigt förfarande för att göra en invändning. Denna förändring tar hänsyn till den nya standardformulering som gäller delegerade akter.

Ändringsförslag 27

**Förslag till förordning
Artikel 12**

Kommissionens förslag

Artikel 12

Invändningar mot delegerade akter

Ändringsförslag

utgår

1. Europaparlamentet och rådet får göra invändningar mot en delegerad akt inom två månader från den dag akten överlämnats till dem. På

Europaparlamentets eller rådets initiativ ska fristen förlängas med en månad.

2. Om varken Europaparlamentet eller rådet vid fristens utgång invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet underrättat kommissionen om att de inte har för avsikt att göra några invändningar ska den delegerade akten träda i kraft på därför utsatt dag.

3. Om Europaparlamentet eller rådet invänder mot en delegerad akt ska den inte träda i kraft. Den institution som invänt mot en delegerad akt ska ange skälen därtill.

Motivering

Artikel 12 är överflödig med beaktande av bestämmelserna i artikel 11 och utgår så att texten kan anpassas till den nya standardformuleringen för delegerade akter.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 13

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 13

utgår

Skyndsamt förfarande

1. Vid ett skyndsamt förfarande ska en delegerad akt som antas enligt artikel 10.1 träda i kraft utan dröjsmål och vara tillämplig så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Akten ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet tillsammans med en motivering av varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.

2. Europaparlamentet eller rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet

med det förfarande som avses i artikel 11.5. I detta fall ska kommissionen utan dröjsmål upphäva rättsakten så snart Europaparlamentet eller rådet meddelat sitt beslut att invända mot rättsakten.

Motivering

Artikel 13 är överflödigt och måste utgå, eftersom tillämpningen av det skyndsamma förfarandet inte är vederbörligt motiverad (vare sig i artikel 10 eller i skälen).

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Bilaga 2 – punkt 3.2.2

Kommissionens förslag

3.2.2. Däckrullningsbuller behandlas i förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet hos motorfordon. De däck som används för provningen ska vara representativa för fordonet, väljas av fordonstillverkaren och registreras i tillägg 3 till bilaga I till denna förordning. De ska motsvara en av de däckdimensioner som är avsedda för fordonet som originalutrustning. Däcket ska vara eller bli tillgängligt på marknaden samtidigt som fordonet.² Däcken ska pumpas till det tryck som rekommenderas av fordonstillverkaren för fordonets provningsvikt. Däcken ska ha minst det mönsterdjup som krävs enligt gällande lagstiftning.

² Eftersom däckens bidrag till den totala ljudemissionen är betydande, måste hänsyn tas till befintlig lagstiftning avseende ljudemission från däck/vägbana. Drivhjulsdäck, vinterdäck och däck för särskilt bruk ska på tillverkarens begäran undantas från mätningarna för typgodkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse, i enlighet med ***FN/ECE-föreskrifter nr 117 (EUT L 231,***

Ändringsförslag

3.2.2. Däckrullningsbuller behandlas i förordning (EG) nr 661/2009 om allmän säkerhet hos motorfordon. De däck som används för provningen ska vara representativa för fordonet, väljas av fordonstillverkaren och registreras i tillägg 3 till bilaga I till denna förordning. De ska motsvara en av de däckdimensioner som är avsedda för fordonet som originalutrustning. Däcket ska vara eller bli tillgängligt på marknaden samtidigt som fordonet.² Däcken ska pumpas till det tryck som rekommenderas av fordonstillverkaren för fordonets provningsvikt. Däcken ska ha minst det mönsterdjup som krävs enligt gällande lagstiftning.

² Eftersom däckens bidrag till den totala ljudemissionen är betydande, måste hänsyn tas till befintlig lagstiftning avseende ljudemission från däck/vägbana. Drivhjulsdäck, vinterdäck och däck för särskilt bruk ska på tillverkarens begäran undantas från mätningarna för typgodkännande och kontroll av produktionsöverensstämmelse, i enlighet med ***de senaste ändringarna av ECE-föreskrift***

Motivering

Enligt en överenskommelse från 2011 från det femtiotredje sammanträdet för arbetsgruppen för buller, arbetsgrupp 29 (den arbetsgrupp som ansvarar för att utarbeta harmoniserade fordonstandarder i hela världen) vid FN/ECE i Genève, i vilken kommissionen är medlem.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning
Bilaga I – Gränsvärdestabell

Kommissionens förslag

Fordons- kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]					
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon	
		Fas 1; gällande från [2 år efter offentliggörandet]		Fas 2; gällande från [5 år efter offentliggörandet]		Fas 3; gällande från [7 år efter offentliggörandet]	
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*
M	Fordon som används för persontransport						
M ₁	antal säten ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	antal säten ≤ 9; förhållande effekt/vikt > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	antal säten > 9; vikt ≤ 2 ton	72	72	70	70	70	70
M ₂	antal säten > 9; 2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	73	74	71	72	71	72
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fordon som används för varutransport						
N ₁	vikt ≤ 2 ton	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	72	73	70	71	70	71
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW	74	75	72	73	72	73

N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	vikt > 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
**	När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för de fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.

Ändringsförslag

Fordons-kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]					
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för registrering, försäljning och ibruktagande av nya fordon	
		Fas 1; gällande från [3 år efter offentliggörandet]		Fas 2; gällande från [6 år efter offentliggörandet]		Fas 3; gällande från [8 år efter offentliggörandet]	
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*
M	Fordon som används för persontransport						
M ₁	antal säten ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
M ₁	antal säten ≤ 9; förhållande effekt/vikt > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
M ₂	antal säten > 9; vikt ≤ 2 ton	72	72	70	70	70	70
M ₂	antal säten > 9; 2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	73	74	71	72	71	72
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M ₂	antal säten > 9; 3,5 ton < vikt ≤ 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	antal säten > 9; vikt > 5 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N	Fordon som används för varutransport						
N ₁	vikt ≤ 2 ton	71	71	69	69	69	69
N ₁	2 ton < vikt ≤ 3,5 ton	72	73	70	71	70	71

N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N ₂	3,5 ton < vikt ≤ 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
N ₃	vikt > 12 ton; 75 ≤ nominell motoreffekt < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N ₃	vikt > 12 ton; nominell motoreffekt ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Höjda gränsvärden ska endast gälla om fordonet överensstämmer med den relevanta definitionen av terränggående fordon enligt punkt 4 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG.
**	När det gäller fordon i kategorin M1 ska de höjda gränsvärdena för e fordon tillämpas endast om den största tillåtna vikten är > 2 ton.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Motorfordons ljudnivå	
Referensnummer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 15.12.2011	
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	TRAN 15.12.2011	
Föredragande av yttrande Utnämning	Gilles Pargneaux 10.1.2012	
Behandling i utskott	8.5.2012	18.6.2012
Antagande	19.6.2012	
Slutomröstning: resultat	+: 30 –: 12 0: 0	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	María Irigoyen Pérez	

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Motorfordons ljudnivå	
Referensnummer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
Framläggande för parlamentet	9.12.2011	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 15.12.2011	
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
Föredragande Utnämning	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
Behandling i utskott	29.5.2012	20.6.2012
Antagande	18.12.2012	
Slutomröstning: resultat	+: 30 –: 27 0: 2	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Tadeusz Cymański, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Nick Griffin, Matthias Grootte, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Marina Yannakoudakis	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zanoni	
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
Ingivande	21.12.2012	