



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse

2011/0409(COD)

25.6.2012

UDTALELSE

fra Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerbeskyttelse

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om motorkøretøjers
støjniveau
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Ordfører for udtalelse: Anja Weisgerber

PA_Legam

KORT BEGRUNDELSE

Biltrafik er en af de vigtigste kilder til støjforurening. Udsættes man vedvarende for høje støjniveauer, kan dette medføre hjerte-karsygdomme, kognitiv svækkelse, søvnforstyrrelse og tinnitus. Ordføreren støtter fuldt ud forordningsforslagets målsætning om at reducere ekstern støj gennem indførelse af lavere støjgrænseværdier og indførelse af en ny og forbedret prøvningsmetode til måling af støjemission. Støjgrænseværdierne må dog være både ambitiøse og teknisk gennemførlige. I denne forbindelse må det ikke glemmes, at støj måles på en logaritmisk skala, og at en nedsættelse på 3 decibel (dB) svarer til en støjreduktion på 50 %.

For typegodkendelse af køretøjer stilles der bl.a. krav til CO₂-emissioner og emission af forurenende stoffer (Euro 5/6 og Euro VI-standarder). For at overholde disse emissionskrav træffes der foranstaltninger, som til en vis grad strider mod dem, der træffes med henblik på at nedsætte støjen fra et køretøj. For eksempel kan foranstaltninger til nedsættelse af støjemission forøge køretøjets vægt, hvilket fører til højere CO₂-emission. Ved fastsættelsen af de forskellige krav til EU-typegodkendelse bør der sikres en omhyggelig balance mellem de forskellige målsætninger, og den fælles tilgang må være fortsat at gøre køretøjerne mindre støjende, mere sikre og mere miljøvenlige. Foranstaltninger til nedsættelse af støjniveauet for et køretøj må herudover ikke føre til en forringelse af færdselssikkerheden, idet f.eks. særligt lydsvage vejbelægninger kan give en betydelig forringelse af rullestøjen fra dæk og forøge bremselængderne. Udover støjgrænseværdier for køretøjer vil ordføreren gerne understrege, at det er vigtigt at tage andre eksterne støjkloder med i betragtning, f.eks. fra vejbelægning, trafikstyring eller trafikanternes adfærd.

Samtidig med at give sin fulde støtte til forordningsforslagets målsætning ønsker ordføreren at forslå en række ændringer, så målene bedre kan nås. For at øge de sundhedsmæssige fordele og styrke retssikkerheden bør der fastsættes langsigtede støjgrænseværdier. Der bør også foretages de fornødne tilpasninger for så vidt angår køretøjsklasserne. Den nuværende lovgivning for køretøjers støjemission fastsætter forskellige grænseværdier for forskellige køretøjsklasser og -underklasser. Disse underklasser blev fastsat i 1970 og er ikke blevet ændret siden 1985. Ordføreren foreslår derfor at opdatere underklasserne og tilpasse systemet for køretøjsklasser til de seneste tekniske standarder. Disse tilpasninger skulle gøre det muligt at fastsætte ambitiøse støjgrænseværdier og optimere den samlede støjreduktion. Ved at skelne yderligere mellem køretøjsklasser bliver det muligt at fastsætte mere ambitiøse støjgrænseværdier for køretøjer med lavere motoreffekt samt mere realistiske støjgrænseværdier for køretøjer med højere motoreffekt. De nye langsigtede støjgrænseværdier kræver et helt nyt design for hvert enkelt køretøj.

Ordføreren mener ligeledes, at forordningen bør afspejle forskellene inden for udvikling og produktion af personbiler og tunge køretøjer. Disse forskelle bør give sig udtryk i en særskilt tidsplan for de respektive faser, for hvilke støjgrænseværdierne finder anvendelse. Som følge heraf foreslår ordføreren, at der fastsættes forskellige faser for personbiler og erhvervskøretøjer.

Gennemsigtighed er grundlaget for en ansvarlig forbrugerpolitik, hvilket IMCO-Udvalget i lang tid er gået ind for. Ved at sikre tilgængeligheden af klar og gennemsæuelig information

om støjmissionen fra hvert enkelt køretøj sættes forbrugerne i stand til at basere deres beslutning om køb på niveauet for støjmission. Den samme information vil sætte de offentlige myndigheder i stand til at fastslå, hvilke incitamentter det vil være hensigtsmæssigt at iværksætte for at fremme erhvervelsen af mindre støjende køretøjer, f.eks. ved at fastsætte udbudsstandarder for busflåder og ved kun at give de mindst støjende leveringskøretøjer fortrinsret til kørsel i visse følsomme beboelsesområder eller på visse tidspunkter af dagen. Eftersom der allerede findes etiketter for CO₂-emission, brændstofforbrug og dækstøj, bør der indføres en tilsvarende etiket for køretøjernes støjniveau.

For så vidt angår elkøretøjer og hybride køretøjer bør direktivet fastsætte tekniske stander ved at indføre krav om et minimumsstøjniveau for elkøretøjer. FN/ECE har nedsat en arbejdsgruppe om mindste støjniveau for støjsvage køretøjer, og denne drøfter muligheden for at harmonisere kravene til AVAS-systemerne (Approaching Vehicle Audible Systems).

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Der foreligger bl.a. EU-krav til typegodkendelse for så vidt angår CO₂-emissioner (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer¹ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer²) og om emission af forurenende stoffer (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni

2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer³ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer⁴). De tekniske krav vedrørende grænseværdier for emission af CO₂ og forurenende stoffer må ikke være i modstrid med kravene for reduktion af støjemission. EU-kravene til typegodkendelse skal derfor sikre en balance mellem de forskellige målsætninger.

¹EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

²EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1.

³ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

⁴ EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.

Begrundelse

Tekniske foranstaltninger til reduktion af CO₂-emissioner omfatter foranstaltninger til nedsættelse af et køretøjs vægt, mens tekniske foranstaltninger til støjreduktion som lydisolering normalt forøger et køretøjs vægt og forøger CO₂-emissionen. Hertil kommer, at lydisolering formindsker støjen, men samtidig forøger risikoen for motorbrand.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Ud af omkring 500 millioner EU-borgere er ca. 300 millioner registrerede som førere af køretøjer. 22 % af alle køretøjer i verden bliver indregistreret i

EU og 25 % af alle køretøjer i verden produceret i EU. Hvert år producerer den europæiske bilindustri op til 17 mio. nye biler, og denne produktion har i øjeblikket en stigende tendens.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) Tekniske foranstaltninger til støjdemning i køretøjer skal leve op til en række konkurrerende krav, som f.eks. at reducere støj, udsende færre forurenende stoffer og skabe større færdselssikkerhed, samtidig med at det pågældende køretøj forbliver så billigt og effektivt som muligt. Bilindustrien støder i sine bestræbelser på at opfylde alle kravene og sikre en balance mellem dem alt for ofte på grænsen for, hvad der er på nuværende tidspunkt er fysisk muligt. Det er igen og igen lykkedes automobilindustrien at flytte denne grænse ved at anvende nyere og mere innovative materialer og metoder. Denne mulighed for innovation kræver klare og tidsbaserede rammer i lovgivningen; Denne forordning fastsætter netop disse rammer og skaber et umiddelbart incitament til den innovation, som samfundet har behov for, samtidig med at den giver industrien den nødvendige økonomiske handlekraft.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 8 b (ny)

(8b) Støjforurening er primært et lokalt problem, for hvilket der dog skal være en løsning på EU-niveau. Det første skridt i enhver bæredygtig politik for støjmissioner skal nemlig være at træffe foranstaltninger, der fokuserer på støjkilden. Køretøjer, som er den støjkilde, som denne forordning er rettet mod, er per definition mobile, hvorfor rent nationale foranstaltninger ikke vil være tilstrækkelige.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

(9a) Ved at fremlægge oplysninger om støjmissioner for forbrugere, flådeforvaltere og offentlige myndigheder kan købsbeslutningerne påvirkes, og overgangen til en mindre støjende vognpark fremskyndes. Med henblik på at forsyne forbrugerne med den fornødne information skal producenten oplyse om støjniveauet for køretøjer i overensstemmelse med harmoniserede testmetoder på salgsstedet og i det tekniske reklamemateriale. En mærkat svarende til de mærkater, der bruges til at oplyse om CO₂-emission, brændstofforbrug og dækstøj, skal oplyse forbrugerne om et køretøjs støjmission.

Begrundelse

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at få kendskab til et køretøjs støjniveau. I henhold til forordning 1222/2009 om mærkning af dæk skal der foreligge oplysninger om støj for de enkelte dæktyper på salgssteder og i reklamemateriale. For at fremme støjsvage køretøjer og give forbrugerne mulighed for at træffe et kvalificeret valg ved købet skal producenten være forpligtet til at fremlægge oplysninger om et køretøjs støjniveau. De nationale og kommunale myndigheder spiller som storindkøbere af vognparker – navnlig køretøjer til offentlig

transport og kommunale køretøjer – en central rolle, ligesom de har ansvar for overholdelsen af direktiv 2002/49/EF, der sigter mod at mindske miljøstøjen i byområder og langs større transportinfrastrukturer.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9a) Når biler kører med en gennemsnitlig hastighed på mindre end 45 km /t, dominerer lyden af motoren og udstødningssystemet, hvorimod vind- og rullestøj dominerer ved kørsel over denne hastighed. Denne rulle- og vindstøj opstår uanset motortype og motorens mærkeeffekt. Som følge af køretøjernes udvikling siden 1970'erne er motorerne blevet meget mere lydsvage, men deres mærkeeffekt og vægt er steget. Tungere motorer samt mere kørselssikkerhed er grunden til en vægtforøgelse af hele køretøjet, der har medført en nødvendig forøgelse af dækkenes kontaktflader for at forbedre køretøjets stabilitet. Enhver forøgelse af dækbredden øger køretøjets rullestøj.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12a) Potentialet for støjreduktion ved støjilden, hvilket er målet med denne forordning, er forholdsmæssigt mindre end potentialet ved foranstaltninger til ændring af sammensætningen af vejbaners overflade, som dækkene kommer i kontakt med. Sidstnævnte form for støjreduktion ville være teknisk meget enklere at gennemføre. Såfremt allerede

eksisterende asfalttyper, som f.eks. hviskeasfalt, asfalt med støjdempende egenskaber eller støjoptimeret asfalt, integreres i en helhedsorienteret tilgang, der kombinerer en række enkle anlægsforanstaltninger, kan der allerede nu lokalt opnås en reduktion med ca. 10dB. Denne effektive tilgang til rent lokale støjkloder er ikke omfattet af forordningen, da gennemførelsen heraf i høj grad ville belaste den offentlige sektors budgetter, navnlig de lokale myndigheders. Dette ville i en tid med finanspolitisk krise være svært at forsvare og ville endvidere berøre området for regional- og strukturpolitik.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning

Artikel 3 – nr. 21 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

21a) "salgssted": et sted, hvor køretøjer udbydes til salg til forbrugere.

Begrundelse

For at sikre, at forbrugerne har adgang til den relevante information, når der skal træffes beslutning om indkøb af et køretøj, bør information om støj gøres let tilgængelig. (Forslag i forlængelse af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk, herunder støjemissioner).

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning

Artikel 3 – nr. 21 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

21b) "teknisk reklamemateriale": tekniske manualer, brochurer og kataloger (i trykt, elektronisk eller online form) samt websteder, der har til formål at markedsføre køretøjer til forbrugere.

Begrundelse

For at sikre, at forbrugerne har adgang til den relevante information, når der skal træffes beslutning om køb af et køretøj, bør information om støj gøres bredt tilgængelig. (Forslag i forlængelse af artikel 3 i forordning (EF) nr. 1222/2009 om mærkning af dæk, herunder støjmissioner).

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

Støjniveauet målt i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag II må ikke overskride grænseværdierne i bilag III.

Ændringsforslag

De prøvningsbetingelser, der er fastsat i bilag II, skal tage hensyn til typiske kørselsforhold på vej og afprøvningsforskrifterne for andre væsentlige komponenter i køretøjet, der allerede er omfattet af forordning (EF) nr. 661/2009; Støjniveauet målt i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag II må ikke overskride grænseværdierne i bilag III.

Begrundelse

I overensstemmelse med principperne om bedre lovgivning er det vigtigt at sikre, at prøvningsbetingelserne i denne forordning ikke har en urimelig indvirkning på reservedelsproducenterne, som allerede har taget betydelige skridt i retning af at reducere støjmissioner, især dækindustrien. I denne forbindelse skal nøjagtigheden af prøvningsbetingelserne understreges, og "typiske kørselsforhold på vej" bør angives som en betingelse for at godkende de grænser, der er fastsat i bilag III.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 1 a og 1 b (nye)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Køretøjerne opfylder automatisk kravene i bilag X, hvis køretøjets fabrikant over for den typegodkendende myndighed gennem teknisk dokumentation kan godtgøre, at forskellen mellem den laveste og højeste motorhastighed for køretøjerne ved BB'17

$\leq 0,15 \times S$ under alle prøvningsbetingelser, der ligger inden for ASEP-arbejdsområdet som defineret i punkt 3.3. i bilag VIII, under iagttagelse af betingelserne i bilag II.

Køretøjer i klasse N_1 er undtaget fra ASEP, hvis følgende betingelser er opfyldt:

a) Slagvolumen ≤ 660 ccm og effekt/masseforhold PMR beregnet ved at anvende den højeste tilladte masse ≤ 35 ;

b) Nyttelast ≥ 850 kg og effekt/masseforhold PMR beregnet ved at anvende den højeste tilladte masse ≤ 40 .

Begrundelse

Med dette ændringsforslag introduceres rimelige krav til små og mellemstore virksomheder, der udfører ombygninger. Desuden er UNICE's ASEP-standard skræddersyet til det typiske M1-køretøjs opførsel, og den ansvarlige ekspertgruppe anbefalede udelukkelse for andre kategorier. ASEP (Supplerende bestemmelser om støjemission) skal forhindre uventede støjemissioner, som ikke stemmer overens med typegodkendelsesprøvningernes resultater. Eftersom dette aldrig er blevet observeret for N1-varevogne, har dette ændringsforslag til formål at sikre, at de er udelukket fra den særlige afprøvning under ASEP.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Artikel 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 8a (ny)

Oplysning

Producenter og distributører af køretøjer skal sikre, at støjniveauet, målt i decibel (dB(A)) i henhold til harmoniserede testmetoder for hvert køretøj, får en fremtrædende placering på salgsstedet og i det tekniske reklamemateriale.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet forslag til forbrugerinformation senest et år efter denne forordnings ikrafttrædelse.

Forbrugerinformationen kan integreres i

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler¹. For støjmissioner anvendes samme præsentationsmetode som for CO₂-emissioner.

¹EUT L 12 af 18.1.2000, s. 16.

Begrundelse

Det er indtil videre ikke muligt for en forbruger at få kendskab til et køretøjs støjniveau. For at fremme støjsvage køretøjer og give forbrugerne mulighed for at træffe et kvalificeret valg ved købet skal producenten og distributøren være forpligtede til at fremlægge oplysninger om et køretøjs støjniveau.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag

Hvis fabrikkerne vælger at montere et AVAS-system i køretøjer, skal forskrifterne i bilag X være opfyldt.

Ændringsforslag

Hvis fabrikkerne vælger at montere et AVAS-system i køretøjer, skal **de sikre, at AVAS-systemet genererer en kontinuerlig lyd, som giver fodgængere og andre bløde trafikanter signal om, at køretøjet er i drift. Lydniveauet bør gøre det let at genkende køretøjets opførsel og bør ikke overskride det omtrentlige støjniveau for et lignende køretøj i samme klasse udstyret med forbrændingsmotor, som er i drift under de samme forhold, og forskrifterne i bilag X skal** være opfyldt.

Begrundelse

De væsentligste AVAS-krav bør fremgå af den relevante artikel i stedet for blot at fremgå af bilaget. Såfremt FN/ECE-arbejdsgruppen vedtager bestemmelser for verdensomspændende harmoniserede AVAS-standarder, skal EU-kravene ændres i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Såfremt FN/ECE-arbejdsgruppen om mindste støjniveau for støjsvage køretøjer vedtager et UN/ECE-regulativ, skal Kommissionen vurdere muligheden for at erstatte de i bilag X fastsatte tekniske krav med en direkte henvisning til de tilsvarende krav i UN/ECE-regulativet og eventuelt forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til ændring af bilag X.

Begrundelse

De væsentligste AVAS-krav bør fremgå af den relevante artikel i stedet for blot at fremgå af bilaget. Såfremt FN/ECE-arbejdsgruppen vedtager bestemmelser for verdensomspændende harmoniserede AVAS-standarde, skal EU-kravene ændres i overensstemmelse hermed.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre bilag **I til XI**.

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre bilag **I til II og IV til X**.

Begrundelse

I henhold til artikel 290 i TEUF er det kun ikke-væsentlige bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt, som kan delegeres til Kommissionen, mens væsentlige elementer på et område er forbeholdt retsakten. Bestemmelserne i bilag III, dvs. støjgrænseværdier og omstillingstid (faser), udgør væsentlige elementer i forslaget og skal derfor forbeholdes lovgivningsmyndigheden.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Når grænseværdierne for prøvningsmetoden er fastlagt i FN/ECE-regulativ nr. 51, skal Kommissionen **overveje** at erstatte de tekniske krav, der er fastsat i bilag III, med en direkte henvisning til de tilsvarende krav i FN/ECE-regulativ nr. 51 og 59.

Ændringsforslag

2. Når grænseværdierne for prøvningsmetoden er fastlagt i FN/ECE-regulativ nr. 51, skal Kommissionen **vurdere muligheden for** at erstatte de tekniske krav, der er fastsat i bilag III, med en direkte henvisning til de tilsvarende krav i FN/ECE-regulativ nr. 51 og 59 **og eventuelt forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til ændring af bilag III.**

Begrundelse

I henhold til artikel 290 i TEUF er det kun ikke-væsentlige bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt, som kan delegeres til Kommissionen, mens væsentlige elementer på et område er forbeholdt retsakten. Bestemmelserne i bilag III, dvs. støjgrænseværdier og omstillingstid (faser), udgør væsentlige elementer i forslaget og skal derfor forbeholdes lovgivningsmyndigheden.

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Bilag II – nr. 4.1.2.1.4.1 – litra a

Kommissionens forslag

a) Hvis et specifikt udvekslingsforhold medfører en acceleration i et toleranceområde på $\pm 5\%$ af referenceaccelerationen $a_{wot\ ref}$, idet **3,0 m/s^2** , ikke overskrides, prøves der med denne udveksling.

Ændringsforslag

a) Hvis et specifikt udvekslingsforhold medfører en acceleration i et toleranceområde på $\pm 5\%$ af referenceaccelerationen $a_{wot\ ref}$, idet **2,0 m/s^2** , ikke overskrides, prøves der med denne udveksling.

Begrundelse

For at simulere situationen under egentlige bytrafikforhold bør den maksimale acceleration ligge på 2.0 m/s^2 .

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Bilag II – nr. 4.1.2.1.4.1 – litra b

Kommissionens forslag

b) Hvis ingen af udvekslingsforholdene giver den krævede acceleration, vælges et udvekslingsforhold (i) ved højere acceleration og et udvekslingsforhold i +1 ved en acceleration, der er lavere end referenceaccelerationen. Hvis accelerationsværdien i udvekslingsforholdet i ikke overskrider **3,0 m/s²**, anvendes begge udvekslingsforhold ved prøven. Vægtningstaktoren i forhold til referenceaccelerationen $a_{wot\ ref}$ beregnes ved formlen: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

Ændringsforslag

b) Hvis ingen af udvekslingsforholdene giver den krævede acceleration, vælges et udvekslingsforhold (i) ved højere acceleration og et udvekslingsforhold i +1 ved en acceleration, der er lavere end referenceaccelerationen. Hvis accelerationsværdien i udvekslingsforholdet i ikke overskrider **2,0 m/s²**, anvendes begge udvekslingsforhold ved prøven. Vægtningstaktoren i forhold til referenceaccelerationen $a_{wot\ ref}$ beregnes ved formlen: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$

Begrundelse

For at simulere situationen under egentlige bytrafikforhold bør den maksimale acceleration ligge på 2.0 m/s².

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning

Bilag II – nr. 4.1.2.1.4.1 – litra c

Kommissionens forslag

c) Hvis accelerationsværdien i udvekslingsforholdet i overskrider **3,0 m/s²**, anvendes det første udvekslingsforhold, der giver en acceleration under **3,0 m/s²**, medmindre udvekslingsforholdet i + 1 giver en acceleration, der er mindre end a_{urban} . I dette tilfælde anvendes to gear, i og i+1, hvor gearet i giver en acceleration, der overskrider **3,0 m/s²**. I andre tilfælde anvendes der ikke et andet gear. Den ved prøven opnåede acceleration $a_{wot\ test}$ anvendes i stedet for $a_{wot\ ref}$ til beregning af deeffektstaktoren k_P .

Ændringsforslag

c) Hvis accelerationsværdien i udvekslingsforholdet i overskrider **2,0 m/s²**, anvendes det første udvekslingsforhold, der giver en acceleration under **2,0 m/s²**, medmindre udvekslingsforholdet i + 1 giver en acceleration, der er mindre end a_{urban} . I dette tilfælde anvendes to gear, i og i+1, hvor gearet i giver en acceleration, der overskrider **2,0 m/s²**. I andre tilfælde anvendes der ikke et andet gear. Den ved prøven opnåede acceleration $a_{wot\ test}$ anvendes i stedet for $a_{wot\ ref}$ til beregning af deeffektstaktoren k_P .

Begrundelse

For at simulere situationen under egentlige bytrafikforhold bør den maksimale acceleration

ligge på 2.0 m/s².

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Bilag III

Kommissionens forslag

Bilag III Grænseværdier

Støjniveauet målt i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag II må ikke overskride nedenstående grænseværdier:

Køretøjsklasse	Beskrivelse af køretøjklassen	Grænseværdier udtrykt i dB (A) [decibel(A)]					
		Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper		Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper		Grænseværdier for registrering, salg og ibrugtagning af nye køretøjer	
		Fase 1 gælder fra [2 år efter offentliggørelsen]		Fase 2 gælder fra [5 år efter offentliggørelsen]		Fase 3 gælder fra [7 år efter offentliggørelsen]	
		Alment	Terrængående *	Alment	Terrængående *	Alment	Terrængående *
<i>M</i>	Køretøjer til personbefordring						
<i>M</i> ₁	<i>antal sæder</i> ≤ 9	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M</i> ₁	antal sæder ≤ 9; effekt/masseforhold > 150 kW/ton	71	71	69	69	69	69
<i>M</i> ₂	antal sæder > 9; masse ≤ 2 tons	72	72	70	70	70	70
<i>M</i> ₂	antal sæder > 9; 2 tons < masse ≤ 3,5 tons	73	74	71	72	71	72
<i>M</i> ₂	antal sæder > 9; 3,5 tons < masse ≤ 5 tons; <i>motorens</i>	74	75	72	73	72	73

	<i>mærkeeffekt < 150 kW</i>						
M ₂	antal sæder > 9; 3,5 tons < masse ≤ 5 tons ; motorens mærkeeffekt ≥ 150 kW	76	78	74	76	74	76
M ₃	antal sæder > 9; masse > 5 tons; motorens mærkeeffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M ₃	antal sæder > 9; masse > 5 tons; motorens mærkeeffekt > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N</i>	Køretøjer, der anvendes til varetransport						
<i>N₁</i>	masse ≤ 2 tons	71	71	69	69	69	69
<i>N₁</i>	2 tons < masse ≤ 3,5 tons	72	73	70	71	70	71
<i>N₂</i>	3,5 tons < masse ≤ 12 tons; motorens mærkeeffekt < 75 kW	74	75	72	73	72	73
<i>N₂</i>	3,5 tons < masse ≤ 12 tons; 75 ≤ motorens mærkeeffekt < 150 kW	75	76	73	74	73	74
<i>N₂</i>	3,5 tons < masse ≤ 12 tons; motorens mærkeeffekt ≥ 150 kW	77	79	75	77	75	77
<i>N₃</i>	masse > 12 tons; 75 ≤ motorens mærkeeffekt < 150 kW	77	78	75	76	75	76
<i>N₃</i>	masse > 12 tons; motorens mærkeeffekt ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

- * Forhøjede grænseværdier er kun gyldige, hvis køretøjet overholder den relevante definition af terrængående køretøjer i punkt 4 i afsnit A i bilag II til direktiv 2007/46/EF.
- ** For M₁-køretøjer er de forhøjede grænseværdier for terrængående køretøjer kun gyldige, hvis den højeste tilladte masse > 2 tons.

Ændringsforslag

Bilag III

Grænseværdier

Støjniveauet målt i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag II må ikke overskride nedenstående grænseværdier:

Køretøjsklasse	Beskrivelse af køretøjklassen	Grænseværdier udtrykt i dB (A) [decibel(A)]						
		Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper****		Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper****		Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper**** *		Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper****
		Fase 1 gælder fra [2 år efter offentliggørelsen]* *****		Fase 2 gælder fra [6 år efter offentliggørelsen]* *****		Fase 3 gælder fra [10 år efter offentliggørelsen]		Fase 4 gælder fra [14 år efter offentliggørelsen]* *****
		Alment	Terrængående*	Alment	Terrængående*	Alment	Terrængående*	Alment***
	Køretøjer til personbefordring og varetransport* *****							
M ₁	antal sæder ≤ 9; effekt/massefor	72	73 **	71	72**	71	72**	67

	hold ≤ 120 kW/ton							
<i>M₁</i>	antal sæder ≤ 9 ; 120 kW/ton < effekt/massefor hold ≤ 160 kW/ton	73	74	72	73	71	72	68
<i>M₁</i>	antal sæder ≤ 9 ; effekt/massefor hold > 160 kW/ton	75	76	74	75	73	74	70
<i>M₁</i>	antal sæder ≤ 4 , føreren medregnet; effekt/massefor hold > 200 kW/ton Førersædets R- punkt < 450 mm fra jorden	77	N/A	76	N/A	76	N/A	76
<i>M₂</i>	antal sæder > 9 ; masse $\leq 2,5$ tons; motorens mærkeeffekt < 75 kW	71	72	69	70	69	70	68
<i>M₂</i>	antal sæder > 9 ; masse $\leq 2,5$ tons; motorens mærkeeffekt ≥ 75 kW	72	73	70	71	70	71	69
<i>M₂</i>	antal sæder > 9 ; 2,5 tons $<$ masse $\leq 3,5$ tons	74	75	72	73	71	72	70
<i>M₂</i>	antal sæder > 9 ; masse $> 3,5$ tons	76	77	73	74	72	73	71
<i>N₁</i>	masse $\leq 2,5$ tons	72	73	71	72	71	72	69
<i>N₁</i>	2,5 tons $<$ masse $\leq 3,5$ tons	73	74	73	74	72	73	69
		<i>Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper</i>		<i>Grænseværdier for typegodkendelse af nye køretøjstyper</i>		<i>Grænseværdier for typegodkendelse</i>		<i>Græns eværdis er for</i>

						<i>af nye køretøjstyper*****</i>		<i>typegodkendelse af nye køretøjstyper*****</i>
		<i>Fase 1 gælder fra [3 år efter offentliggørelsen]</i>		<i>Fase 2 gælder fra [8 år efter offentliggørelsen]</i>		<i>Fase 3 gælder fra [12 år efter offentliggørelsen]</i>		<i>Fase 4 gælder fra [16 år efter offentliggørelsen]******</i>
		<i>Alment</i>	<i>Terrængående*</i>	<i>Alment</i>	<i>Terrængående*</i>	<i>Alment</i>	<i>Terrængående*</i>	<i>Alment***</i>
<i>M₃</i>	antal sæder > 9; masse > 5 tons; motorens mærkeeffekt ≤ 100 kW	74	75	73	74	72	73	71
<i>M₃</i>	antal sæder > 9; masse > 5 tons; 100 kW < motorens mærkeeffekt ≤ 180 kW	76	77	74	75	73	74	72
<i>M₃</i>	antal sæder > 9; masse > 5 tons; 180 < motorens mærkeeffekt ≤ 250 kW	78	79	78	79	76	77	75
<i>M₃</i>	antal sæder > 9; masse > 5 tons; motorens mærkeeffekt > 250 kW	80	81	79	80	78	79	77
<i>N₂</i>	3,5 tons < masse ≤ 12 tons; motorens mærkeeffekt < 75 kW	76	77	75	76	74	75	71

N ₂	3,5 tons < masse ≤ 12 tons; 75 < motorens mærkeeffekt < 150 kW	76	77	76	77	73	74	72
N ₂	3,5 tons < masse ≤ 12 tons; 150 kW ≤ motorens mærkeeffekt	78	79	77	78	77	78	74
N ₃	masse > 12 tons; motorens mærkeeffekt < 100 kW	76	77	75	76	75	76	72
N ₃	masse > 12 tons; 100 ≤ motorens mærkeeffekt < 150 kW	79	80	78	79	77	78	75
N ₃	masse > 12 tons; 150 ≤ motorens mærkeeffekt < 250 kW	81	82	80	81	79	80	77
N ₃	masse > 12 tons; motorens mærkeeffekt ≥ 250 kW	82	83	81	82	80	81	79

* Forhøjede grænseværdier er kun gyldige, hvis køretøjet overholder den relevante definition af terrængående køretøjer i punkt 4 i afsnit A i bilag II til direktiv 2007/46/EF.

** For M₁-køretøjer er de forhøjede grænseværdier for terrængående køretøjer kun gyldige, hvis den højeste tilladte masse > 2 tons.

*** **For terrængående køretøjer forhøjes de almene grænseværdier med + 1 dB(A).**

**** **Overgangsperiode for første indregistrering af nye køretøjer: 2 år efter ikrafttrædelsen, undtagen for køretøjer af klasserne M1/N1 ≤ 50kW/t og M2 ≤ 75kW, for hvilke overgangsperioden først gælder fra fase 2.**

***** **Overgangsperiode for første indregistrering af nye køretøjer: 3 år efter ikrafttrædelsen.**

***** **Fra begyndelsen af fase 3 gennemfører Kommissionen en detaljeret undersøgelse til validering af fase 4, for så vidt angår den tekniske gennemførlighed af støjgrænserne. Er evalueringen positiv, indledes fase 4 fire år efter offentliggørelsen af Kommissionens undersøgelse.**

- ***** *M1-køretøjer til særlig anvendelse*
For køretøjer med adgang for kørestole (som defineret i punkt 5.5 i afsnit A i bilag II til direktiv 2007/46/EF) og pansrede køretøjer (som defineret i punkt 5.2 i afsnit A i bilag II til direktiv 2007/46/EF) er det tilladt at ændre i udstødningssystemets rør, uden at der foretages yderligere prøvninger, under den forudsætning, at alle de originale emissionskontrolanordninger, herunder eventuelle særlige filtre, bibeholdes. Hvis der kræves en ny prøvning, tillades der yderligere 2dB(A) over den gældende grænseværdi.
- ***** *For køretøjer, der fabrikeres i små serier, jf. bilag XII, del A, nr. 1, til direktiv 2007/46/EF, udskydes ikrafttrædelsesdatoen for fase 1 og fase 2 med to år.*

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Bilag VI – nr. 3 – stk. 1

Kommissionens forslag

Der udvælges ét køretøj, som underkastes de prøvninger, der er angivet i punkt 2. Hvis prøvningsresultaterne opfylder overensstemmelseskravene i bilag X til direktiv 2007/46/EF, anses køretøjet for at være produktionsoverensstemmende.

Ændringsforslag

Der udvælges ét køretøj, som underkastes de prøvninger, der er angivet i punkt 2. Hvis prøvningsresultaterne opfylder overensstemmelseskravene i bilag X til direktiv 2007/46/EF, anses køretøjet for at være produktionsoverensstemmende. ***For så vidt angår overensstemmelseskravene, anses grænseværdierne i bilag III for opfyldt, hvis grænseværdierne i bilag III overholdes med en yderligere margin på 1 dB(A).***

Begrundelse

I den nuværende lovgivning for kontrol af produktionens overensstemmelse er der fastsat en margin på 1 dB(A).

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Bilag IX – del A – nr. 1

Kommissionens forslag

Akustisk *varslings*system til køretøjer (*Acoustic Vehicle Alerting System - AVAS*) er *en lydgenererende anordning*, som *skal advisere* fodgængere og andre bløde trafikanter.

Ændringsforslag

Akustisk *køretøjsvarslings*system (AVAS) er *et system til elkøretøjer og hybride elkøretøjer beregnet til vejtransport*, som *gør* fodgængere og andre bløde trafikanter *opmærksomme på, at køretøjet er i drift*.

Begrundelse

Definitionen af AVAS i det tilsvarende bilag IX skal stemme overens med definitionen af AVAS i artikel 3, stk. 21.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Bilag IX – del A – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag

a) AVAS-systemet bør generere en kontinuerlig lyd, som giver fodgængere og andre bløde trafikanter signal om, at køretøjet er i drift.

Dog accepteres følgende (eller lignende) former for lyd ikke:

(i) sirene-, horn-, ringe- og klokkelyde samt udrykningskøretøjslyde

(ii) alarmlyde, f.eks. brand-, tyveri- og røgalarmer

(iii) periodisk lyd

Følgende (eller lignende) former for lyd bør undgås:

(iv) melodiske lyde, dyre- og insektlyde

v) lyde, der forvirrer identifikation af et køretøj og/eller dets drift (f.eks. acceleration, deceleration osv.)

Ændringsforslag

a) AVAS-systemet bør generere en kontinuerlig lyd, som giver fodgængere og andre bløde trafikanter signal om, at køretøjet er i drift. ***Lydniveauet bør være umiddelbart kendetegnende for køretøjets opførsel og svare til lyden af et køretøj i samme klasse udstyret med forbrændingsmotor.***

Begrundelse

Opremsningen af forskellige typer lyd, som ikke kan godkendes til anvendelsen af AVAS, bør erstattes af en klar beskrivelse af karakteren af de lyde, som kan godkendes.

PROCEDURE

Titel	Motorkøretøjers støjniveau		
Referencer	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI	15.12.2011	
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO	15.12.2011	
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Anja Weisgerber	29.2.2012	
Behandling i udvalg	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
Dato for vedtagelse	21.6.2012		
Resultat af den endelige afstemning	+: 27	-: 3	
	0: 2		
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	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		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		