



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

2011/0409(COD)

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

PA_Legam

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 hälsovinster 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 bullerföroreningar 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 definatoriskt 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)

(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)

(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 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)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(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 skraddarsydd 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 fordons bullernivå. För att gynna tystgående fordon och låta konsumenterna göra välgrundade val vid fordonsköp ska tillverkare och distributör vara skyldiga att ange ett fordons 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 fordons 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)

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

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag

2. När gränsvärden i relation till

provningemetoden har fastställts i FN/ECE-föreskrifter nr 51 ska kommissionen **överväga** att ersätta de tekniska kraven i bilaga III med en direkt hänvisning till motsvarande krav i FN/ECE-föreskrifter nr 51 och nr 59.

provningemetoden 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 ± 5 % av referensaccelerationen $a_{wot\ ref}$ och som inte överskrider **3,0 m/s²** kan provningen utföras med denna växel.

Ändringsförslag

(a) Om en specifik växel ger en acceleration som ligger inom ett toleransband av ± 5 % av referensaccelerationen $a_{wot\ ref}$ och som inte överskrider **2,0 m/s²** 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 växlarna ger den acceleration som krävs, väljs en utväxling 'i' med en acceleration som är högre och en

Ändringsförslag

(b) Om ingen av växlarna 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: $k = (a_{wot\ ref} - a_{wot(i+1)}) / (a_{wot(i)} - a_{wot(i+1)})$

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 provningen ska användas i stället för $a_{wot\ ref}$ för beräkning av den partiella effektfaktorn k_P .

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 $a_{wot\ ref}$ för beräkning av den partiella effektfaktorn k_P .

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*
M	Fordon som används för persontransport						
M₁	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 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:

Fordons-kategori	Beskrivning av fordonskategorin	Gränsvärden uttryckt i dB(A) [decibel (A)]
------------------	---------------------------------	--

ori								
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper****		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper****		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper****		<i>Gräns - värden för typgod - känna nde av nya fordon styper *****</i>
		Fas 1; gällande från [2 år efter offentliggörande] *****		Fas 2; gällande från [6 år efter offentliggörande] *****		Fas 3; gällande från [10 år efter offentliggörandet]		<i>Fas 4; gällan de från [14 år efter offentl iggöra ndet]* ****</i>
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmän t	Terräng fordon*	<i>Allmä nt****</i>
	Fordon som används för person- och varutransport *****							
<i>M₁</i>	antal säten < 9; förhållande effekt/vikt < 120 kW/ton	<i>72</i>	<i>73 **</i>	<i>71</i>	<i>72**</i>	<i>71</i>	<i>72**</i>	<i>67</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</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>effekt/vikt > 200 kW/ton förarsätets R-punkt < 450 mm från marken</i>							
M ₂	antal säten > 9; vikt < 2,5 ton; <i>nominell motoreffekt < 75 kW</i>	71	72	69	70	69	70	68
M ₂	antal säten > 9; vikt < 2,5 ton; <i>nominell motoreffekt > 75 kW</i>	72	73	70	71	70	71	69
M ₂	antal säten > 9; 2,5 ton < vikt < 3,5 ton	74	75	72	73	71	72	70
M ₂	antal säten > 9; vikt > 3,5 ton	76	77	73	74	72	73	71
N ₁	vikt < 2,5 ton	72	73	71	72	71	72	69
N ₁	2,5 ton < vikt < 3,5 ton	73	74	73	74	72	73	69
		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper****		Gränsvärden för typgodkännande av nya fordonstyper****
		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 offentliggörandet]* ****
		Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt	Terräng fordon*	Allmänt***
M ₃	antal säten > 9;	74	75	73	74	72	73	71

	vikt > 5 ton; nominell motoreffekt < 100 kW							
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 ≤ 12 ton; 150 kW ≤ nominell motoreffekt	78	79	77	78	77	78	74
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;	81	82	80	81	79	80	77

	<i>150 W < nominell motoreffekt < 250 kW</i>							
<i>N₃</i>	<i>vikt > 12 ton; nominell motoreffekt > 250 kW</i>	<i>82</i>	<i>83</i>	<i>81</i>	<i>82</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>79</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.
- ** 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 prövning 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 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) Melodisingor, 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.

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		