



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2012/0184(COD)

3.4.2013

ÄNDERUNGSANTRÄGE 325 – 353

Entwurf eines Berichts

Werner Kuhn

(PE504.196v01-00)

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

Vorschlag für eine Verordnung

(COM(2012)0380 – C7-xxxx/2012 – 2012/0184(COD))

AM\931822DE.doc

PE508.077v01-00

DE

In Vielfalt geeint

DE

AM_Com_LegReport

Änderungsantrag 325
Debora Serracchiani

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil 5 – Nummer 5.3 – Spiegelstrich 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– Empfohlener Reifendruck

Or. en

Begründung

Diese Information ist auf dem Aufkleber am Fahrzeug sowie im Handbuch des Fahrzeugeigentümers zu finden. Anhand dieses Referenzwertes kontrollieren die Prüfer, ob die Reifen richtig aufgepumpt sind.

Änderungsantrag 326
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 1.8

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
1.8 Bremsflüssigkeit	Messung der Siedetemperatur oder des Wassergehalts	a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig oder Wassergehalt zu hoch.
		b) Bremsflüssigkeit verschmutzt.
		c) Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend.
<i>Geänderter Text</i>		
entfällt		

Or. de

Begründung

Für die Bremsflüssigkeitsprüfung gibt es bis dato keine geeigneten Prüfverfahren, daher wird die Einführung dieser Prüfung abgelehnt.

Änderungsantrag 327
Brian Simpson

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 1.8 – Buchstabe a

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
1.8 Bremsflüssigkeit	Messung der Siedetemperatur oder des Wassergehalts	a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig oder Wassergehalt zu hoch.
<i>Geänderter Text</i>		
1.8 Bremsflüssigkeit	Messung der Siedetemperatur oder des Wassergehalts	a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig

Or. en

Begründung

Es muss sichergestellt werden, dass die Bremsflüssigkeit genau untersucht wird, um irreführende oder sogar gefährliche Ergebnisse zu vermeiden.

Änderungsantrag 328
Fiona Hall

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 3.3 – Buchstabe a

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
3.3 Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung	Sichtprüfung mit Betätigung	a) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht <i>vorschriftsgemäß</i> ⁽¹⁾
<i>Geänderter Text</i>		
3.3 Rückspiegel oder	Sichtprüfung mit	a) Rückspiegel oder

Rückblickeinrichtung	Betätigung	Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht den Vorschriften entsprechend ⁽¹⁾ , einschließlich der Vorschriften gemäß Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln
----------------------	------------	---

Or. en

Begründung

In ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln gibt die Kommission an, dass die meisten Mitgliedstaaten über keine detaillierten Informationen darüber verfügen, wie viele Fahrzeuge bei der technischen Überwachung durchgefallen sind, weil sie den Nachrüstungsanforderungen nicht nachgekommen waren. Diese Nachrüstungsanforderungen sind aber für die Straßenverkehrssicherheit von ausschlaggebender Bedeutung und sollten in die technische Überprüfung aufgenommen werden.

Änderungsantrag 329

Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Position 4.1.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
4.1.2 Einstellung	Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts oder eines Prüfschirms	Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen Grenzen ⁽¹⁾
<i>Geänderter Text</i>		
4.1.2 Einstellung	Bestimmung der waagrechten und senkrechten Einstellung	a) Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der

	jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts und eines elektronischen Kontrollgeräts, um gegebenenfalls die dynamische Funktionsfähigkeit zu überprüfen.	vorschriftsmäßigen Grenzen ⁽¹⁾
		b) Überprüfung der Anpassung und der dynamischen Scheinwerferfunktion.

Or. en

Änderungsantrag 330
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 4.1.3

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
4.1.3 Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
<i>Geänderter Text</i>		
4.1.3 Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung sowie gegebenenfalls Verwendung eines elektronischen Kontrollgeräts	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt

Or. en

Änderungsantrag 331
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 4.1.5

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
4.1.5 Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (<i>soweit möglich</i>)	a) Vorrichtung funktioniert nicht
		b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden
<i>Geänderter Text</i>		
4.1.5 Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung <i>sowie gegebenenfalls Verwendung eines elektronischen Kontrollgeräts.</i>	a) Vorrichtung funktioniert nicht
		b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden

Or. en

Änderungsantrag 332
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 4.3.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
4.3.2 Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion ist nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
<i>Geänderter Text</i>		
4.3.2 Schalter	Sichtprüfung und	a) Schalterfunktion ist

Notbremslicht	Betätigung <i>unter Verwendung eines elektronischen Kontrollgeräts, um den von den Bremsensoren gemeldeten Wert zu variieren und die Funktionsfähigkeit des Notbremslichts durch Sichtprüfung zu kontrollieren.</i>	nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
		c) Funktionen des Notbremslichts funktionieren nicht oder funktionieren nicht einwandfrei

Or. en

Änderungsantrag 333
Bogusław Liberadzki

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 4.5.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
4.5.2 Einstellung (X) ⁽²⁾	Betätigung und Prüfung mittels eines Scheinwerfereinstellgeräts	Nebelscheinwerfer befindet sich außerhalb der waagrechten Einstellung, wenn die Lichtverteilung Hell-Dunkel-Grenze hat.
<i>Geänderter Text</i>		
4.5.2 Einstellung (X) ⁽²⁾	Betätigung und Prüfung mittels eines Scheinwerfereinstellgeräts	Nebelscheinwerfer befindet sich außerhalb der waagrechten und senkrechten Einstellung, wenn die Lichtverteilung Hell-Dunkel-Grenze hat.

Or. en

Änderungsantrag 334
Brian Simpson

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 5.2.2 – Buchstabe e (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
5.2.2 Räder	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Bruch oder defekte Schweißung.
		(...)
<i>Geänderter Text</i>		
5.2.2 Räder	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Bruch oder defekte Schweißung.
		(...)
		e) Rad entspricht nicht Radnabe.

Or. en

Begründung

Im Zusammenhang mit nicht dem Standard entsprechenden oder beschädigten Rädern – beispielsweise wenn Räder auf nicht-standardisierten Achsen montiert sind – bestehen gravierende Probleme in Bezug auf Haftung und Sicherheit. Die Überprüfung, ob die Räder der Radnabe entsprechen, sollte als sicherheitsrelevanter Punkt angesehen werden und daher in die Liste der Punkte, die bei technischen Überwachungen geprüft werden müssen, aufgenommen werden.

Änderungsantrag 335
Debora Serracchiani

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 5.2.3 – Spalte 2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
5.2.3 Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens	

	entweder bei Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder beim Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube	
<i>Geänderter Text</i>		
5.2.3 Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens entweder bei Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder beim Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube	
	<i>Verwendung eines Manometers, um den Reifendruck zu messen und ihn mit den vom Hersteller angegebenen Werten zu vergleichen.</i>	

Or. en

Begründung

Der Reifendruck kann nicht ohne die Verwendung eines Manometers geprüft werden. Die Prüfer müssen vergleichen, ob der Reifendruck dem vom Automobilhersteller empfohlenen Druck entspricht.

Änderungsantrag 336
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 5.3.2 – Spalte 2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
5.3.2 Stoßdämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht oder Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte, falls vorhanden	
<i>Geänderter Text</i>		
5.3.2 Stoßdämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	

Or. de

Änderungsantrag 337
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 5.3.2.1 – Buchstabe b

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
		b) Mindestwerte nicht erreicht.
<i>Geänderter Text</i>		
		b) Mindestwerte nicht erreicht. (Fußnote)
		(Fußnote) zeigt die Positionen an, die den Zustand des Fahrzeuges und dessen Gebrauchsfähigkeit im Straßenverkehr anbelangen, für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.

Or. de

Änderungsantrag 338
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 7.11 – Spalte 1

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
7.11 Kilometerzähler (falls vorhanden)		
<i>Geänderter Text</i>		
7.11 Kilometerzähler (falls vorhanden) (Fußnote)		
<i>(Fußnote) zeigt die Positionen an, die den Zustand des Fahrzeuges und dessen Gebrauchsfähigkeit im Straßenverkehr anbelangen, für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.</i>		

Or. de

Änderungsantrag 339
Werner Kuhn

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 8.2.1.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ⁽¹⁾ entsprechenden Abgasanalysegeräts. <i>Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordspezifischen Diagnosesystemen anstatt mehrerer</i>	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe

	<i>Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften kontrolliert werden⁽¹⁾.</i>	
		b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen,
		i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem
		– 4,5 %, oder
		– 3,5 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem
		– bei Leerlauf des Motors: 0,5 %
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %
		oder
		– bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁶
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		c) Lambda außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung

		mit Herstellerangaben
		d) Bordeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt erhebliche Störung an
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ⁽¹⁾ entsprechenden Abgasanalysegeräts und bei Fahrzeugen, die mit einem vorschriftsmäßigen⁽¹⁾ bordeigenen Diagnosesystem (OBD) ausgestattet sind, Ablesen der OBD-Informationen und Kontrolle (Bereitschaft) des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems bei Leerlauf des Motors gemäß den Empfehlungen des Herstellers und anderen Vorschriften⁽¹⁾.	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe
		b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen,
		i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem
		– 4,5 %, oder
		– 3,5 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem
		– bei Leerlauf des Motors: 0,5 %

		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %
		oder
		– bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁶
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %
		oder
		– bei Leerlauf des Motors: 0,2 % ^(6a)
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,1 % ^(6a)
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		c) Lambda außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit Herstellerangaben
		d) Bordeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt erhebliche Störung an
<i>(6a) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).</i>		

Or. en

Änderungsantrag 340
Georges Bach

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 8.2.1.2 – Spalte 2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines vorschriftsmäßigen Abgasanalysegeräts ⁽¹⁾ . Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen anstatt mehrerer	

	<i>Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften kontrolliert werden⁽¹⁾.</i>	
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.1.2 Abgase	<i>Messung mit Hilfe eines Abgasanalysegeräts und bei Fahrzeugen, die mit einem den Vorschriften entsprechenden bordeigenen Diagnosesystem (OBD) ausgestattet sind, Ablesen der OBD-Informationen und Kontrolle des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems bei Leerlauf des Motors gemäß den Empfehlungen des Herstellers und anderen Vorschriften⁽¹⁾. Die Kontrolle der Auspuffabgase stellt immer – auch in Kombination mit dem bordeigenen Diagnosesystem – die Standardmethode der Abgasprüfung dar.</i>	

Or. en

Begründung

Die gegenwärtige Definition in Bezug auf die Überprüfung der Abgaswerte, bei der OBD-Informationen nur als eine Option aufgeführt werden, ist ungeeignet. Eine Kombination der

Geräte zur Messung der Auspuffabgase mit den OBD-Prüfinstrumenten deckt alle Bereiche ab, in denen es zu einem Versagen der abgasrelevanten Fahrzeugsysteme kommen kann.

Änderungsantrag 341

Isabelle Durant

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Position 8.2.1.2

Vorschlag der Kommission		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines vorschriftsmäßigen Abgasanalysegeräts ⁽¹⁾ . Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen anstatt mehrerer Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften kontrolliert werden ⁽¹⁾ .	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe
		b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen,
		i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem
		– 4,5 %, oder
		– 3,5 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾

		ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem
		– bei Leerlauf des Motors: 0,5 %
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %
		oder
		– bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁶
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		c) Lambda außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit Herstellerangaben
		d) Bordeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt erhebliche Störung an
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines vorschriftsmäßigen Abgasanalysegeräts ⁽¹⁾ . Zusätzlich bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen anstatt mehrerer Abgasmessungen Prüfung der ordnungsgemäßen Funktion des OBD-Systems entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften ⁽¹⁾	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe
	Messung der Höhe der NOx-Emissionen durch ein geeignetes Gerät / entsprechend	b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen,

	<i>ausgestattetes Abgasanalysegerät unter Verwendung bestehender Methoden zur Kontrolle der Auspuffabgase.</i>	
		i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssy- stem
		– 4,5 %, oder
		– 3,5 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssy- stem
		– bei Leerlauf des Motors: 0,5 %
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %
		oder
		– bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁶
		– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾
		c) Lambda außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit Herstellerangaben
		d) Borgeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt <i>bei Leerlauf des Motors</i> erhebliche Störung an
		<i>Die Höhe der NOx- Emissionen entspricht nicht den Anforderungen oder überschreitet einen spezifischen vom Hersteller angegebenen</i>

		Grenzwert.
--	--	-------------------

Or. en

Änderungsantrag 342

Bogusław Liberadzki, Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Position 8.2.1.2 – Spalte 2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ⁽¹⁾ entsprechenden Abgasanalysegeräts <i>Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen anstatt mehrerer Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften kontrolliert werden⁽¹⁾.</i>	
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.1.2 Abgase	Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ⁽¹⁾ entsprechenden Abgasanalysegeräts <i>Auch in Kombination mit dem bordeigenen Diagnosesystem ist diese Kontrolle der Auspuffabgase die Standardmethode der Abgasprüfung.</i>	

	<p>Bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen kann anstatt mehrerer Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften kontrolliert werden⁽¹⁾.</p>	
--	---	--

Or. en

Begründung

Das bordeigene Diagnosesystem ist keine garantiert sichere Methode der Abgasmessung; deshalb müssen die Emissionen durch Messungen am Auspuff überprüft werden.

Änderungsantrag 343 **Werner Kuhn**

Vorschlag für eine Verordnung **Anhang II – Position 8.2.2.2**

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am

		Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,
	ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.	bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:

	c) Prüfverfahren:	1,5 m ⁻¹ . ¹
	Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.	
	2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.	
	3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen	

	sollte.	
	<p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p>	
	<p>5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen</p>	

<i>Geänderter Text</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, und bei Fahrzeugen, die mit einem vorschriftsmäßigen⁽¹⁾ bordeigenen Diagnosesystem (OBD) ausgestattet sind, Ablesen der OBD-Informationen und Kontrolle (Bereitschaft) des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems bei Leerlauf des Motors gemäß den Empfehlungen des Herstellers und anderen Vorschriften⁽¹⁾.	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,

	<p>Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.</p>	
	<p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>	<p>bzw. bei in den Vorschriften⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:</p>
	<p>c) Prüfverfahren:</p>	<p>1,5 m⁻¹.⁷</p>
	<p>Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</p>	<p>oder</p>
	<p>2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als</p>	<p>0,5 m⁻¹ (6a)</p>

	einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.	
	3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.	
	4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der	

	durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.	
	5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen	
<i>(6a) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).</i>		

Or. en

Änderungsantrag 344
Georges Bach

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 8.2.2.2 – Spalte 2 – Buchstabe a

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der	

	Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.	
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird. <i>Auch in Kombination mit dem bordeigenen Diagnosesystem ist die Kontrolle der Auspuffabgase immer die Standardmethode der Abgasprüfung.</i>	

Or. en

Begründung

Die gegenwärtige Definition der Überprüfung der Abgaswerte, bei der OBD-Informationen nur als eine Option aufgeführt werden, ist ungeeignet. Eine Kombination der Geräte zur Messung der Auspuffabgase mit den OBD-Prüfinstrumenten deckt alle Bereiche ab, in denen es zu einem Versagen der abgasrelevanten Fahrzeugsysteme kommen kann.

Änderungsantrag 345 **Isabelle Durant**

Vorschlag für eine Verordnung **Anhang II – Position 8.2.2.2**

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf-	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals

Vorschrift ausgenommen	bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.	zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,

	werden.	
	ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.	bzw. bei in den Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:
	c) Prüfverfahren:	1,5 m ⁻¹ . ¹
	Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.	
	2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.	
	3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die	

	<p>Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.</p>	
	<p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p>	
	<p>5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung</p>	

	von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen	
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,

	Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.	
	ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.	bzw. bei in den Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:
	c) Prüfverfahren:	1,5 m ⁻¹ . ⁷
	Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.	<i>oder</i>
	2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.	<i>0,2m⁻¹</i>

	<p>3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.</p>	
	<p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p>	
	<p>5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte</p>	

	nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen	
	<i>Messung der Höhe der NOx- und der Partikelemissionen durch ein geeignetes Gerät / entsprechend ausgestattetes Abgasanalysegerät unter Verwendung bestehender Prüfmethoden bei freier Beschleunigung.</i>	<i>Die Höhe der NOx- oder der Partikelemissionen entspricht nicht den Anforderungen oder überschreitet spezifische vom Hersteller angegebene Grenzwerte.</i>

Or. en

Änderungsantrag 346
Markus Ferber

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang II – Position 8.2.2.2 – Spalte 2 – Buchstabe a

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet	

	und die Kupplung betätigt wird.	
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.		
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird. <i>Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordspezifischen Diagnosesystemen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen kontrolliert werden.</i>	
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.		

Or. de

Änderungsantrag 347

Bogusław Liberadzki, Oldřich Vlasák

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Position 8.2.2.2

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften ⁽¹⁾ genannten

wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.	Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,

	<p>Motorgebläses, erreicht werden.</p>	
	<p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>	<p>bzw. bei in den Vorschriften⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:</p>
	<p>c) Prüfverfahren:</p>	<p>1,5 m⁻¹.¹</p>
	<p>Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</p>	
	<p>2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.</p>	
	<p>3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft</p>	

	<p>werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.</p>	
	<p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.</p>	
	<p>5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger</p>	

	Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen	
<i>Geänderter Text</i>		
8.2.2.2 Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird. <i>Auch in Kombination mit dem bordeigenen Diagnosesystem ist diese Kontrolle der Auspuffabgase die Standardmethode der Abgasprüfung.</i>	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,

	<p>Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.</p>	
	<p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>	<p>bzw. bei in den Vorschriften⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:</p>
	<p>c) Prüfverfahren:</p>	<p>1,5 m⁻¹.⁷</p>
	<p>Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</p>	<p>oder</p>
	<p>2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als</p>	<p>0,2 m⁻¹</p>

	einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.	
	3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.	
	4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der	

	durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.	
	5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen	

Or. en

Begründung

Das bordeigene Diagnosesystem ist keine garantiert sichere Methode der Abgasmessung; deshalb müssen die Emissionen durch Messungen am Auspuff überprüft werden. Im Hinblick darauf, exakte harmonisierte Überprüfungsergebnisse in der gesamten EU sicherzustellen, sollte die Textstelle, in der auf „statistische Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen“ Bezug genommen wird, gestrichen werden.

Änderungsantrag 348 Brian Simpson

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 1.8 – Buchstabe a

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
1.8 Bremsflüssigkeit	a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu	

	niedrig <i>oder</i> Wassergehalt zu hoch.	
<i>Geänderter Text</i>		
1.8 Bremsflüssigkeit	a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig	

Or. en

Begründung

Es muss sichergestellt werden, dass die Bremsflüssigkeit genau untersucht wird, um irreführende oder sogar gefährliche Ergebnisse zu vermeiden.

Änderungsantrag 349 **Brian Simpson**

Vorschlag für eine Verordnung **Anhang III – Position 5.2.2 – Buchstabe e (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
5.2.2 Räder	a) Bruch oder defekte Schweißung			x
	(...)			
<i>Geänderter Text</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
5.2.2 Räder	a) Bruch oder defekte Schweißung			x
	(...)			
	<i>e) Rad entspricht nicht Radnabe</i>		<i>x</i>	

Or. en

Begründung

Im Zusammenhang mit nicht dem Standard entsprechenden oder beschädigten Rädern – beispielsweise wenn Räder auf nicht-standardisierten Achsen montiert sind – bestehen gravierende Probleme in Bezug auf Haftung und Sicherheit. Die Überprüfung, ob die Räder der Radnabe entsprechen, sollte als sicherheitsrelevanter Punkt angesehen werden und daher in die Liste der Punkte, die bei technischen Überwachungen geprüft werden müssen, aufgenommen werden.

Änderungsantrag 350 Debora Serracchiani

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 5.2.3

<i>Vorschlag der Kommission</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
5.2.3 Reifen	a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitsklasse nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist		x	
	Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitsklasse für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist			x
	b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern		x	
	c) Reifen unterschiedlicher Bauart		x	

	(Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse			
	d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten		x	
	Cord sichtbar oder beschädigt			x
	e) Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß⁽¹⁾		x	
	Weniger als 80 % der vorgeschriebenen Profiltiefe			x
	f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)	x		
	Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrsicherheit nicht beeinträchtigt)		x	
	g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		x	
	Cord-Schutzschicht beeinträchtigt			x
	h) Luftdrucküberwachungss ystem defekt	x		
	Funktioniert offensichtlich nicht		x	
<i>Geänderter Text</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
5.2.3 Reifen	a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitsklasse nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist		x	

	Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitsklasse für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist			X
	b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern		X	
	c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse		X	
	d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten		X	
	Cord sichtbar oder beschädigt			X
	e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar		X	
	Profiltiefe der Reifen bei gesetzlichem Grenzwert. Profiltiefe der Reifen unter gesetzlichem Grenzwert.			X
	f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)	X		
	Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrsicherheit nicht beeinträchtigt)		X	
	g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X	
	Cord-Schutzschicht beeinträchtigt			X
	h) Reifendrucküberwachungssystem defekt oder Reifen	X		

	<i>offensichtlich nicht ausreichend aufgepumpt</i>			
	Funktioniert offensichtlich nicht		x	
	<i>i) Reifendruck eines Reifens bei in Betrieb befindlichem Fahrzeug um 20 % niedriger, aber nicht unter 150 kPa.</i>		x	
	<i>Reifendruck unter 150 kPa</i>			x

Or. en

Begründung

Sind die Reifen bei der Fahrt richtig aufgepumpt, verbessert dies die Wirksamkeit von Reifen mit geringem Rollwiderstand und senkt die CO₂-Emissionen tatsächlich um 5g pro Kilometer. Ein Reifen mit einem Reifendruck von unter 150 kPa ist nicht nur ein Sicherheitsrisiko, sondern auch gefährlich, da er explodieren kann. Jeder Reifen mit einer Profiltiefe, die unter den gesetzlichen Anforderungen liegt, ist illegal und hat daher auf den europäischen Straßen nichts verloren. Deshalb sollte dieser Mangel als gefährlich eingestuft werden. Jeder Reifen, dessen Profiltiefe bei dem gesetzlichen Grenzwert liegt, sollte gewechselt werden, bevor es gefährlich wird, und deshalb sollte dies als schwerwiegend eingestuft werden.

Änderungsantrag 351 Werner Kuhn

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 8.2.1.2 – Buchstabe b

<i>Vorschlag der Kommission</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
8.2.1.2 Abgase	b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO- Emissionen,		x	
	(...)			
	ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssy			

	stem			
	– bei Leerlauf des Motors: 0,5 %			
	– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %			
	oder			
	– bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ¹³			
	– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %			
	je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾			
<i>Geänderter Text</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
8.2.1.2 Gaseous emissions	b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO- Emissionen,		x	
	(...)			
	ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssy stem			
	– bei Leerlauf des Motors: 0,5 %			
	– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %			
	oder			
	– bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ¹³			
	– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %			
	oder			
	– bei Leerlauf des Motors: 0,2 % (6a)			
	– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,1 % (6a)			
	je nach Datum der Erstzulassung oder			

	Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften ⁽¹⁾			
<i>(6a) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).</i>				

Or. en

Änderungsantrag 352
Werner Kuhn

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang III – Position 8.2.2.2 – Buchstabe b

<i>Vorschlag der Kommission</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen d	Gef ährl ich
8.2.2.2 Abgastrübung				
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:		x	
	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,			
	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,			
	bzw. bei in den Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:			
	1,5 m ⁻¹ . ¹⁴			
<i>Geänderter Text</i>				
		Ger ingf ügi g	Sch wer wie gen	Gef ährl ich

			d	
8.2.2.2 Abgastrübung				
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:		x	
	Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ ,			
	Turbomotoren: 3,0 m ⁻¹ ,			
	bzw. bei in den Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:			
	1,5 m ⁻¹ . ¹⁴			
	<i>oder</i>			
	0,5 m⁻¹ ^(6a)			
<i>(6a) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).</i>				

Or. en

Änderungsantrag 353

Debora Serracchiani

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang V – Teil 1 – Nummer 15 – Spiegelstrich 15 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
	<i>– ein Manometer zur Messung des Reifendrucks;</i>

Or. en

Begründung

Ein Manometer ist zur Messung des Reifendrucks erforderlich.

