

02.10.84

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung
der Richtlinie 78/1015/EWG zur Angleichung der Rechts-
vorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen
Geräuschpegel und die Auspuffanlagen von Krafträdern

KOM (84) 438 endg.; EG-Dok. 9148/84

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 28. September 1984 - 14 - 680 70 - E - Re 166/84 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 12. September 1984 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Begründung beigelegt.

BEGRÜNDUNG

1. ÜBERBLICK

Die zulässigen Höchstwerte des Geräuschpegels für Krafträder sind auf Gemeinschaftsebene in der Richtlinie 78/1015/EWG ¹⁾ festgelegt worden, in der auch die Meßmethode und die Prüfverfahren angegeben sind.

Zur Erinnerung seien die zulässigen Grenzwerte des Geräuschpegels von Krafträdern nach fünf Hubraumklassen angegeben:

Hubraumklasse der Krafträder	Grenzwerte in dB(A)
$\leq 80 \text{ cm}^3$	78
$80 \text{ cm}^3 \leq 125 \text{ cm}^3$	80
$125 \text{ cm}^3 \leq 350 \text{ cm}^3$	83
$350 \text{ cm}^3 \leq 500 \text{ cm}^3$	85
$> 500 \text{ cm}^3$	86

Die Meßmethode ist dadurch gekennzeichnet, daß die Wahl der Gänge vorgeschrieben, die Geschwindigkeit des heranfahrenden Kraftrades und/oder die Motordrehzahl in Prozent der Vollastdrehzahl angegeben sind, daß eine Prüfung bei Beschleunigung und Vollast auf einer bestimmten Meßstrecke und eine zusätzliche Messung des Geräuschpegel in der Nähe des stillstehenden Kraftrades durchgeführt wird.

Bei der Annahme dieser Richtlinie hatten die Mitgliedstaaten folgendes vereinbart und im fünften Erwägungsgrund festgelegt ... "die Festsetzung von Grenzwerten für den Geräuschpegel von Krafträdern stellt einen Schritt auf dem Weg zur Verbesserung der Umweltbedingungen dar. Gleichzeitig ist auch die technische Entwicklung geräuschärmerer Krafträder weiter voranzutreiben. Insbesondere muß für die leistungstärkeren Krafträder eine Herabsetzung der derzeit festgelegten Grenzwerte bis 1985 auf etwa 80 dB(A) angestrebt werden. Auch bei den übrigen Klassen von Krafträdern ist es dringend geboten, die Bemühungen um eine

1) ABl. Nr. L 349 vom 13.12.1978, S. 21.

Geräuschminderung fortzusetzen. Bei den festzusetzenden Geräuschpegeln müssen die technischen Mittel, die zu diesem Zeitpunkt eingesetzt werden können, berücksichtigt werden. Darüber hinaus müssen die Grenzwerte rechtzeitig festgesetzt werden, damit die Hersteller über genügend Zeit verfügen, um ihre Ergebnisse zu verbessern."

Diese Vereinbarung fand ihren Niederschlag in Artikel 8, nachdem der Rat auf Vorschlag der Kommission vor Ende 1984 die Herabsetzung der zulässigen Grenzwerte für den Geräuschpegel nach Anhang I beschließen soll. Um diesen Bestimmungen nachzukommen, hat die Kommission die Arbeiten unternommen, die ihr die Ausarbeitung geeigneter Vorschläge ermöglichen sollen.

Diese Arbeiten gliedern sich in zwei Phasen; in der ersten wurde das Battelle-Institut Frankfurt mit einer Untersuchung über die verfügbare Technologie zur Verminderung der Geräuschemissionen von Krafträdern beauftragt, während in der zweiten Phase die Ad-hoc-Gruppen "ERGA - Lärm" - die gleichzeitig mit den Gruppen "ERGA - Luftverschmutzung" und "ERGA - Sicherheit" eingesetzt wurde - nach Stellungnahme der Kommission zur europäischen Kraftfahrzeugindustrie 1981 mit der Ausarbeitung eines Berichts über die technischen und wirtschaftlichen Elemente zur Verminderung der derzeitigen Geräuschpegel von Krafträdern betraut wurde, um die Wahl der dem Rat vorzulegenden Vorschläge und ihre Folgen näher zu beleuchten.

Die Arbeiten dieser Ad hoc-Gruppe liefen im September 1983 sofort nach den ersten Ergebnissen der Battelle-Untersuchung an und konzentrierten sich unter Berücksichtigung der angesetzten Frist - Ende 1983 - auf die Zeit von September bis Dezember 1983.

In diesem Bericht ¹⁾, der Anfang März 1984 verteilt wurde, ist die klassische Szenarien-Methodologie angewandt worden. Fünf Szenarien wurden geprüft und für jedes die Durchführbarkeit der Verminderungen der Grenzwerte des Geräuschpegels und die Auswirkungen geschätzt, die diese Verminderungen für die Konzeption und Konstruktion der Krafträder zur Folge hätten, sowie die Kostenzunahme und die Gefahr unstatthafter Änderungen durch die Kundschaft.

1) Dok. III/1366/83-Rev. 1

Die Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen und den Kraftstoffverbrauch konnten nicht in Betracht gezogen werden, da sie von einzelnen oder kumulativen technischen Lösungen abhängen, die im Bericht angegeben sind und die die Hersteller zur Einhaltung der geschlossenen Verminderung des Geräuschpegels festlegen werden, wobei die Wahl den Herstellern überlassen bleibt und somit zur Zeit noch nicht bekannt ist.

2. AUSMASSE DES TECHNISCHE PROBLEMS UND VERSCHLÄGE

Das derzeitige Meßverfahren für alle fünf Kraftradklassen nach der Richtlinie 78/1015/EWG und der Regelung Nr. 41 der ECE (UNO-Wirtschaftskommission für Europa) mit ähnlichem Inhalt hat vielseitige Kritik hervorgerufen; den Ergebnissen wird mangelnder Realismus vorgeworfen, da die Krafträder unter künstlichen Bedingungen geprüft würden, die nicht den tatsächlichen Einsatzbedingungen dieser Räder im Stadtverkehr entsprächen. Es wurde die Frage aufgeworfen, inwiefern dieses Meßverfahren den tatsächlichen Geräuschpegel der Krafträder im Straßenverkehr beeinflusse und ob es das gewünschte Ergebnis, d.h. den Einsatz geräuscharmerer Krafträder, zur Folge haben könne.

Es wurde ernsthaft bezweifelt, ob eine Verminderung der zulässigen Werte des Geräuschpegels in Verbindung mit dieser Meßmethode zu einer Verminderung des tatsächlichen Lärms im Stadtverkehr führen könne.

Angesichts der Möglichkeit, ein überholtes Meßverfahren beizubehalten (diese Anforderungen beruhen auf einer ISO-Norm von 1964, der die Technologie und das Stadtverkehrsaufkommen dieser Zeit zugrundelagen, das sowohl für die Verwaltung als auch für die Industrie Probleme aufwirft, die technischen Möglichkeiten zur Verbesserung der "geräuscharmen Konzeption" einschränkt und für die tatsächlichen Einsatzbedingungen der Krafträder nicht repräsentativ ist, einerseits und der Möglichkeit einer Änderung dieses Verfahrens aufgrund der bereits für die Kraftfahrzeuge angewandten Methodologie durch Beseitigung oder Verminderung der oben erwähnten Nachteile andererseits hat man sich für diese zweite Möglichkeit entschieden.

Die Einhaltung folgender Kriterien durch diese neue Methodologie wurde für notwendig befunden:

- a) Charakterisierung des Lärms so, wie er am Straßenrand vom Menschen als störend empfunden wird;
- b) Charakterisierung des Lärms während der störendsten Phasen des Betriebs der üblichen Krafträder;
- c) Messung des Geräuschpegels nach einem für alle Krafträder vergleichbaren Verfahren;
- d) einfaches, zuverlässiges, wiederholbares und durch Umweltbedingungen möglichst wenig beeinflusstes Meßverfahren.

Diese Voraussetzungen mußten zur Berücksichtigung der amerikanischen Erfahrungen und der sich aus diesen ergebenden Folgerungen führen, denen sehr eingehende Forschungen über die Verwendung und den Einsatz dieses Fahrzeugtyps im Straßenverkehr zugrunde liegen. Mit der neuen Unterteilung in Hubraumklassen (drei anstelle der derzeit fünf) ist eine bessere Unterscheidung der Grenze zwischen den Krafträdern mittlerer und hoher Leistung und denjenigen mit beschränkter Leistung deren Motoren leichter hohe Drehzahlbereiche erreichen wurden angestrebt. Hierbei soll der mittlere Einsatz des Motors im Stadtverkehr berücksichtigt werden, den die amerikanischen Untersuchungen sehr klar zum Ausdruck gebracht haben, wobei auch die Unterschiede zwischen dem Straßenverkehr in Europa und in Amerika Rechnung getragen werden soll.

Die neue Unterteilung der Krafträder wird ferner dazu beitragen, daß die verschiedenen Kraftradklassen weniger unterschiedlich behandelt werden, damit nicht diejenigen unnötig belastet werden, deren Geräuschpegel in der Praxis als hinreichend niedrig betrachtet werden konnte.

Die übrigen Änderungen des Meßverfahrens, die mit den neuen Unterteilungen in Klassen zusammenhängen, betreffen hauptsächlich folgende Punkte:

Die wichtigste Neuerung zur Annäherung der Prüfung an die Bedingungen des tatsächlichen Einsatzes im Stadtverkehr war die Streichung der Bedingung, daß der Drehzahlbereich des Motors nicht unter die Hälfte der Vollastdrehzahl sinken darf und daß die Geschwindigkeit des Heranfahrens

an die Linie, an der die Messung des Geräuschpegels beginnt (und somit die Geschwindigkeit zu Beginn der Beschleunigung), 50 km/h nicht übersteigen darf. Vor dieser Änderung kam es vor, daß insbesondere Krafträder mit großen Hubraum mit Geschwindigkeiten in die Prüfstrecke einfuhren und diese verließen, die höher waren als die in den Stadtzentren zulässigen Geschwindigkeiten, so daß sie für Krafträder in einem - auch nicht besonders dichten - Verkehrsstrom kaum erreicht würden.

Ferner ist die indiskriminierte Verwendung des zweiten Ganges für alle Krafträder eingeschränkt worden, da dieser zu übermäßigen Dehzzahlen des Motors führte. Der zweite und dritte Gang entspricht den verschiedenen Einsatzbedingungen in der Praxis besser und macht die Methodologie repräsentativer.

Schließlich verhindert die Bestimmung, daß die Drehzahl des Motors während der Prüfung 110 % der Vollastdrehzahl nicht übersteigen darf, das Eintreten bestimmter anomaler Situationen, die bei einigen Krafträdern mit besonderer technischer Konzeption vorkamen.

Alle diese Änderungen sind von der UNO-Wirtschaftskommission für Europa in ihrer neuesten Änderung 01 der Regelung Nr. 41 bereits angenommen worden.

3. INHALT DES VORSCHLAGS (GRENZWERTE DES GERÄUSCHPEGELS)

Die vom Rat gewünschte Herabsetzung der derzeitigen Geräuschpegel der Krafträder auf rund 80 dB(A) kann nicht vor den neunziger Jahren vollzogen werden - zumindest nicht für alle Kraftradklassen.

Für die leistungsstärksten Krafträder sind angesichts der derzeitigen technischen Möglichkeiten und der gegenwärtigen Wirtschaftslage Verminderungen um 5 bis 6 dB(A), die einer tatsächlichen Verminderung des zulässigen Lärmpegels um 50 % entsprechen, nicht möglich, da die Skala der Maßeinheit dB(A) logarithmisch und nicht linear ist.

Es wird somit vorgeschlagen, die Herabsetzung in zwei Stufen vorzunehmen: Eine erste Stufe mit "vernünftigen" Verminderungen wird auf den 1. Oktober 1987 angesetzt und eine zweite mit beträchtlicheren Verminderungen - größer oder gleich den obenerwähnten, vom Rat gewünschten Werten - auf den 1. Oktober 1995. Für die zweite Serie von Verminderungen wird jedoch ausbedingt, daß drei Jahre von ihrem Inkrafttreten zu prüfen ist, ob infolge neuer wirtschaftlicher und/oder technischer Elemente Änderungen notwendig sind.

Die erste Serie von Verminderungen umfaßt eine Herabsetzung der derzeitigen Grenzwerte von 1 bis 4 dB(A) je nach Kraftradklasse.

Die Folgen für den Bau und die Konzeption der Krafträder umfassen die folgenden technischen Änderungen einzeln oder kumulativ: Verbesserung des Einlaß- und Auspuffsystems, des Antriebsritzels, des Getriebes, der Fertigungstoleranzen und in bestimmten Fällen eine Verminderung der Höchstleistung bis zu 30 %. Die Kostenzunahme und daraus resultierende Kaufpreiserhöhung, die auf die Herstellung der zusätzlichen Ausrüstungsteile, die strengeren Bearbeitungstoleranzen und die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zurückzuführen sind, wurden auf 2 bis 5 % geschätzt. Die vorhersehbare Gefahr von unstatthaften Änderungen durch die Kundschaft wurde für "unverändert" und "erhöht" befunden.

Die zweite Serie von Verminderungen umfaßt eine weitere Herabsetzung um 2 dB(A) gegenüber der ersten Serie von Verminderungen, dies entspricht einer Verminderung von 3 auf 6 dB(A) im Vergleich zu den derzeit geltenden Grenzwerten.

Die Folgen auf die Konstruktion und Konzeption der Krafträder umfassen einzeln oder kumulativ: die Verbesserung des Einlaß- und Auspuffsystems, des Antriebs- und Abtriebsritzels, des Getriebes und der Fertigungstoleranzen, die Verminderung der Höchstleistung in bestimmten Fällen bis zu 50 % und in bestimmten Fällen den Anbau von Schalldämpfern. Die Folgen für die Kosten wurden hoch geschätzt (10 % und mehr). Die voraussehbare Gefahr unstatthafter Änderungen durch die Kundschaft wurde ebenfalls hoch geschätzt, d.h. es wird erwartet, daß die Benutzer von Krafträdern unstatthafte Änderungen an den Fahrzeugen in sehr hohem Maße selbst vornehmen werden.

Mit der Ausarbeitung dieser Änderung glaubt die Kommission, einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Umwelt getan zu haben, die das wesentliche Ziel dieser Maßnahmen darstellt; sie glaubt ferner, daß die finanziellen Anstrengungen seitens der Industrie und der Käufer in einem vernünftigen Verhältnis zu dem angestrebten Ziel stehen.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß der größte Nutzen erreicht wird, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Mitgliedstaaten durch strengere Kontrollen der bereits im Verkehr befindlichen Krafträder ergänzt werden, um die Lärmbelästigungen infolge "nicht normaler" Verwendung dieser Fahrzeuge (Lärm infolge unnötiger Beschleunigungen und Bremsvorgänge, mißbräuchlicher Betätigung der Hupen und beschädigter oder unstatthaft geänderter Auspuffvorrichtungen) zu bekämpfen.

4. BEFRAGUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Nach den Bestimmungen von Artikel 100 Absatz 2 ist die Stellungnahme dieser beiden Organe notwendig.

Vorschlag
für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 78/1015/EWG zur Angleichung der
Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und
die Auspuffanlage von Krafträdern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemein-
schaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie 78/1015/EWG des Rates ¹⁾ legt in ihrem Anhang I Grenzwerte für
die Geräuschpegel von Krafträdern fest. Nach Artikel 8 der Richtlinie be-
schließt der Rat bis zum 31. Dezember 1984 auf Vorschlag der Kommission eine
Herabsetzung der zulässigen Grenzwerte für den Geräuschpegel nach Anhang I.

Beim Erlass der Richtlinie 78/1015/EWG wurde der Akzent auf die Tatsache
gelegt, daß sie einen ersten Schritt zur Verbesserung der Umwelt darstellt.
Gleichzeitig sollte die technische Entwicklung geräuscharmerer Krafträder
weiter gefördert werden. Die festgelegten Werte mußten vor 1985 insbeson-
dere für die leistungstärkeren Krafträder herabgesetzt werden. Bei den
festzusetzenden Geräuschpegeln mußten die technischen Mittel, die zu dieser
Zeit eingesetzt werden konnten, berücksichtigt werden.

1) ABl. Nr. L 349 vom 13.12.1978, S. 21.

Der Schutz der Bevölkerung in Stadtgebieten gegen die Lärmbelästigungen erfordert Maßnahmen zur Verminderung des Geräuschpegels der Krafträder ; eine solche Verminderung muß durch den in der Konstruktion dieser Fahrzeugtypen bereits erzielten oder durch Förderung zu erzielenden technischen Fortschritt ermöglicht werden.

Zu diesem Zweck ist die Richtlinie 78/1015/EWG so zu ändern, daß das Meßverfahren für den tatsächlichen Einsatz der Krafträder im Stadtverkehr repräsentativer ist und die Zahl der Kraftradklassen vermindert wird ; hierbei ist der unterschiedlichen Methodologie Rechnung zu tragen und die unterschiedliche Behandlung möglichst zu vereinheitlichen. Die Festlegung von Grenzwerten des Geräuschpegels für jede dieser neuen Kraftradklassen stellt eine tatsächliche Verminderung des Geräuschpegels dieser Fahrzeugtypen dar. Diese Verminderungen sollten in zwei Stufen vorgenommen werden, damit den Herstellern Zeit zu einer Verbesserung ihrer Erzeugnisse gewährt wird.

Diese Verminderungen stellen einen bedeutenden Schritt zur Verbesserung der Umweltsituation dar -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Anhang I der Richtlinie 78/1015/EWG wird gemäss dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Hubraumklasse cm ³	Grenzwerte des Geräuschpegels dB(A)	
	vom Datum der In-Kraftsetzung der Richtlinie an	ab 1. Oktober 1995
≤ 80	77	75
> 80 ≤ 175	80	78
> 175	82	80

Artikel 2

Vor dem 1. Oktober 1992 werden die ab 1. Oktober 1995 geltenden Geräuschpegel und/oder dieses in Punkt 2.1.1. von Anhang I der Richtlinie 78/1015/EWG angegebene Datum vom Rat auf Vorschlag der Kommission auf etwaige Änderungen geprüft, die sich infolge neuer technischer und/oder wirtschaftlicher Elemente, die nach dem Erlass dieser Richtlinie eintreten, als notwendig erweisen könnten.

Artikel 3

1. Ab 1. Oktober 1986

- wenden die Mitgliedstaaten, in denen für Krafträder oder bestimmte Klassen von Krafträdern eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erforderlich ist, auf Verlangen des Herstellers oder seines Beauftragten die harmonisierten technischen Vorschriften der Richtlinie 78/1015/EWG anstelle der entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften als Grundlage für eine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung an.
- die Mitgliedstaaten, in denen für Krafträder oder bestimmte Klassen von Krafträdern keine Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung erforderlich ist, dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder den Einsatz dieser Krafträder nicht unter dem Vorwand verweigern bzw. ver-

bieten, daß die nach der Richtlinie 78/1015/EWG harmonisierten Vorschriften anstelle der entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften eingehalten worden sind.

2. Ab 1. Oktober 1987:

- dürfen die Mitgliedstaaten die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 78/1015 bezeichnete Bescheinigung für einen Kraftradtyp, dessen Geräuschpegel und Auspuffanlage den Bestimmungen der genannten Richtlinie nicht entsprechen, nicht mehr ausstellen.
- können die Mitgliedstaaten die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern oder die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme und den Einsatz eines Kraftradtyps verbieten, dessen Geräuschpegel und Auspuffanlage den Vorschriften der Richtlinie 78/1015/EWG nicht entspricht.

3. Am Ende des dritten Jahres nach der Einführung der in Punkt 2.1.1. von Anhang I der Richtlinie 78/1015/EWG festgelegten Grenzwerte können die Mitgliedstaaten die erste Inbetriebnahme der Krafträder verbieten, deren Geräuschpegel und Auspuffanlage den Vorschriften der genannten Richtlinie nicht entsprechen.

Artikel 4

Vor dem 1. Oktober 1986 erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab 1. Oktober 1986 an.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Im Namen des Rates

ANHANG

ÄNDERUNG DES ANHANGES I ZUR RICHTLINIE 78/1015/EWG

Die Punkte 2.1.1., 2.1.4.3.1 und 2.1.4.3.2 erhalten folgende Fassung

"2.1.1. Grenzwerte

Der Geräuschpegel der Krafträder darf unter den in 2.1.2 bis 2.1.5 festgelegten Bedingungen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

Hubraumklasse cm ³	Grenzwerte des Geräuschpegels dB(A)	
	vom Datum der In-Kraftsetzung der Richtlinie an	ab 1. Oktober 1995
≤ 80	77	75
> 80 ≤ 175	80	78
> 175	82	80

"2.1.4.3.1. Krafträder mit handgeschaltetem Getriebe.

2.1.4.3.1.1. Geschwindigkeit des Heranfahrens

Das Kraftrad ist mit gleichförmiger Geschwindigkeit von 50 km/h an die Linie AA' heranzufahren, wobei die Motordrehzahl 75 % des in 2.4 von Anhang II festgelegten Wertes betragen muß.

2.1.4.3.1.2. Wahl des Ganges

2.1.4.3.1.2.1. Krafträder mit einem Getriebe mit 4 oder weniger Gängen werden unabhängig von ihrem Hubraum im zweiten Gang geprüft.

2.1.4.3.1.2.2. Krafträder mit einem Hubraum von höchstens 175 cm³ und einem Getriebe mit 5 oder mehr Gängen werden ausschließlich im dritten Gang geprüft.

2.1.4.3.1.2.3. Krafträder mit einem Motor mit einem Hubraum von mehr als 175 cm³ und einem Getriebe mit 5 oder mehr Gängen werden im zweiten und im dritten Gang geprüft. Als Ergebnis gilt der Mittelwert beider Prüfungen.

2.1.4.3.1.2.4. Falls die gleichförmige Drehzahl beim Heranfahren an die Linie am Ende der Teststrecke während der Prüfung im zweiten Gang (siehe 2.1.4.3.1.2.1 und 2.1.4.3.1.2.3) 110 % des in 2.4 von Anhang II festgelegten Wertes übersteigt, so wird der Versuch im dritten Gang durchgeführt, und der dabei festgestellte Geräuschpegel gilt allein als Prüfungsergebnis.

" 2.1.4.3.2. Krafträder mit automatischem Getriebe.

2.1.4.3.2.1. Krafträder ohne Handschaltung.

2.1.4.3.2.1.1. Geschwindigkeit des Heranfahrens.

Das Kraftrad nähert sich der Linie AA' mit verschiedenen gleichförmigen Geschwindigkeiten von 30, 40 und 50 km/h oder 75 % der Höchstgeschwindigkeit auf der Straße, wenn dieser Wert niedriger ist. Es wird die Bedingung gewählt, bei der der Geräuschpegel am höchsten ist.

2.1.4.3.2.2. Krafträder mit Handschaltung mit x Vorwärtsgängen.

2.1.4.3.2.2.1. Geschwindigkeit des Heranfahrens.

Das Kraftrad nähert sich der Linie AA' mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h, wobei die Drehzahl des Motors 75 % des in 2.4, Anhang II, festgelegten Wertes oder einer gleichförmigen Geschwindigkeit von 50 km/h entspricht, wenn die Drehzahl des Motors weniger als 75 % des in 2.4 von Anhang II festgelegten Wertes beträgt. Erfolgt während der Prüfung bei gleichförmiger Geschwindigkeit von 50 km/h eine Rückschaltung in den ersten Gang, so kann die Geschwindigkeit des Kraftrades auf höchstens 60 km/h erhöht werden, um das Herabschalten zu vermeiden.

2.1.4.3.2.2.2. Einstellung der Handschaltung

Bei Krafträdern mit Handschaltung mit x Gängen ist die Prüfung mit der Gangschaltung in der höchsten Stellung durchzuführen ; die wahlfreie Herabschaltvorrichtung (z.B. das "kick-down") ist nicht zu verwenden. Erfolgt nach der Linie AA' eine automatische Herabschaltung, so ist die Prüfung zu wiederholen, wobei die höchste Stellung - 1 und die höchste Stellung - 2 - wenn notwendig - verwendet wird.

um die höchste Stellung der Gangschaltung zu finden, bei der die Prüfung ohne automatisches Herabschalten (ohne Verwendung des "kick-down") durchgeführt werden kann."

Beschluß
des Bundesrates

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 78/1015/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffanlagen von Krafträdern

KOM(84) 438 endg.; EG-Dok. 9148/84

Der Bundesrat hat in seiner 544. Sitzung am 7. Dezember 1984 zu dem Richtlinienvorschlag wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat lehnt den vorgelegten Richtlinienvorschlag in der jetzigen Fassung ab, da er dem Stand der Lärminderungstechnik nicht gerecht wird, unvertretbar lange Übergangsfristen vorsieht und keine verbindliche Regelung für alle Mitgliedstaaten trifft.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, insbesondere darauf hinzuwirken, daß eine Vorstufe der Lärmgrenzwerte entfällt und die ab 1. Oktober 1995 vorgesehenen Grenzwerte bereits zum 1. Januar 1988 eingeführt werden. Die Regelung für das Inkrafttreten der geänderten Richtlinie ist so zu fassen, daß die Mitgliedstaaten von diesem Zeitpunkt an die erste Inbetriebnahme der Krafträder verbieten müssen, die den neuen Vorschriften nicht entsprechen.