



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 19.09.1996

KOM(96) 450 endg. - COD 470

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

gemäß Artikel 189 b, Absatz 2, Buchstabe d) des EG-Vertrages,
zu der Abänderung des Europäischen Parlaments
des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über **bestimmte Bauteile oder Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen
Kraftfahrzeugen**

- Dokument KOM(93) 449 endgültig - COD 470 -

ZUR ÄNDERUNG DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

gemäß Artikel 189 a, Absatz 2 des EG-Vertrages

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

gemäß Artikel 189 b, Absatz 2, Buchstabe d) des EG-Vertrages,
zu der Abänderung des Europäischen Parlaments
des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den

Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über bestimmte Bauteile oder Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen

- Dokument KOM(93) 449 endgültig - COD 470 -

1. VORGESCHICHTE

a) Ziel des Vorschlags

Der Vorschlag steht im Zusammenhang mit dem Betriebserlaubnisverfahren für zweirädrige und dreirädrige Kraftfahrzeuge (das Gegenstand der Richtlinie 92/61/EWG) ist) und sieht insbesondere die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und die Einführung eines gemeinschaftlichen Betriebserlaubnisverfahrens in bezug auf die noch ausstehenden zwölf Bauteile und Merkmale der betroffenen Fahrzeuge vor (Luftreifen, Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen, vorstehende Außenkanten, Rückspiegel, Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft, Kraftstoffbehälter, Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe, elektromagnetische Verträglichkeit, zulässiger Geräuschpegel und Auspuffanlage, Anhängervorrichtungen für Anhänger und Befestigungen für Beiwagen, Verankerungen der Sicherheitsgurte und Sicherheitsgurte, Verglasung, Scheibenwischer und Scheibenwascher sowie Entfrosts- und Trocknungsanlagen).

- b) Beschluß der Kommission: 30.11.1993
- c) Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat: 1.12.1993
- d) Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses: 28.4.1994
- e) Festlegung des gemeinsamen Standpunkts: 23.11.1995
- f) Aufnahme der Abänderungen des EP in den gemeinsamen Standpunkt: Alle in erster Lesung angenommenen Abänderungen wurden grundsätzlich in den gemeinsamen Standpunkt aufgenommen, mit Ausnahme der Abänderungen

- zur Abschwächung der Grenzwerte des zulässigen Geräuschpegels und

- zur Streichung des Inkrafttretungsdatums der Maßnahmen der zweiten Stufe zur Verminderung der Schadstoffemissionen.
- g) Beschluß des EP über den gemeinsamen Standpunkt des Rates: 19.6.1996
- h) Eingang der Abänderungen: 25.6.1996

2. STANDPUNKT DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Das Europäische Parlament hat auf seiner Plenarsitzung vom Juni 1996 19 Abänderungen zu dem gemeinsamen Standpunkt des Rates angenommen (Siehe beiliegendes Dok. PE 166.156). Diese Abänderungen haben im wesentlichen folgende Ziele:

- Einführung eines Systems zur Überwachung von Bauteilen, die den Vorschriften der Richtlinie nicht entsprechen, und Verbot der Fertigung, der Einfuhr und des Verkaufs von Bauteilen, die ein Fahrzeug so verändern, daß es den Bestimmungen der Richtlinie nicht mehr entspricht, sowie Unterrichtung der Parlamente der Mitgliedstaaten, des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung dieses Verbots (Abänderungen 1, 4 und 5);
- unbehinderter grenzüberschreitender Verkehr von Kleinkrafträdern und Krafträdern mit Anhänger, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen wurden (Abänderung 2);
- wesentlich spätere Vorlage eines Vorschlags der Kommission sowie Verschiebung der Inkrafttretungsdaten der zweiten Stufe für die Verminderung der Schadstoffemissionen und der Lärmbelastung (Abänderung 3);
- als Ersatzreifen sollen alle Reifen zulässig sein, die den Vorschriften der Richtlinie entsprechen, und die Vorschrift, nach der die Kraftradhersteller die Reifen angeben dürfen, die auf leistungsstarken Krafträdern zu montieren sind, soll gestrichen werden (Abänderungen 6 und 7);
- Abschwächung der Maßnahmen gegen unbefugte Benutzung (Abänderungen 8, 9 und 10);
- Beschränkung der Vorschriften zur Kennzeichnung des Motortyps eines Fahrzeugs auf Kleinkrafträder und leichte Krafträder (Abänderung 11);
- erhebliche Abschwächung der Grenzwerte für den Geräuschpegel von Kleinkrafträdern und Krafträdern (Abänderung 12);
- Änderung des Verfahrens zur Messung des Geräuschpegels (Abänderungen 13, 14, 15, 17 und 19);
- genauere Festlegung der Regeln, wie die bei den Geräuschpegelprüfungen auf dem Schallpegelmessgerät abgelesenen Werte ab- bzw. aufzurunden sind (Abänderungen 16 und 18).

3. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

3.1 Die Kommission kann die folgenden neun Abänderungen akzeptieren:

- die Abänderungen 6 und 7, da diese Abänderungen dem Ziel des Betriebserlaubnisverfahrens entsprechen, das das freie Inverkehrbringen aller genehmigten Reifen bezweckt, sowie sinngemäß dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission;
- die Abänderungen 13, 14, 15, 17 und 19, mit denen der ursprünglich von der Kommission vorgeschlagene Wortlaut wieder aufgegriffen wird. Im Wortlaut des gemeinsamen Standpunkts werden das Verfahren zur Messung des Schallpegels und somit indirekt die Grenzwerte verschärft. Strengere Maßnahmen zur Lärmbekämpfung sind jedoch bereits in dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission vorgesehen, in dem die durch die optionelle Richtlinie 87/56/EWG festgelegten Grenzwerte verbindlich vorgeschrieben werden;
- die Abänderungen 16 und 18, da durch diese Abänderungen der ursprünglich vorgesehene Text verdeutlicht wird, nach dem die auf dem Schallpegelmessgerät abgelesenen Werte auf das nächstgelegene ganze Dezibel auf- bzw. abgerundet werden, .

3.2 Die folgenden zehn Abänderungen kann die Kommission nicht akzeptieren:

- die Abänderungen 1, 4 und 5, da das Ziel dieser Abänderungen bereits eindeutig durch die Bestimmungen von Artikel 15 Absatz 2 der Rahmenrichtlinie 92/61/EWG erreicht wird;
- die Abänderung 2, da Anhänger, die nicht unter den Geltungsbereich des Betriebserlaubnisverfahrens fallen, weiterhin den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet unterliegen, nach denen der Verkehr von Fahrzeugen mit Anhänger untersagt werden kann;
- die Abänderung 3, da ein erheblicher Aufschub der Beschlußfassung im Rahmen der Zusage zur Verschärfung der Grenzwerte nicht mit der Philosophie der Kommission auf dem Gebiet des Umweltschutzes vereinbar ist;
- die Abänderungen 8, 9 und 10, da die Streichung bestimmter Maßnahmen gegen unbefugte Benutzung eine Abschwächung dieser Maßnahmen, durch die die Gefahren eines "Frisierens" der Motoren vermieden werden sollen, zur Folge hätte;
- die Abänderung 11, da mittlere und schwere Krafträder vollständig aus dem Geltungsbereich der Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe ausgenommen würden;
- die Abänderung 12, da durch die vorgeschlagene Erhöhung der Grenzwerte die Auswirkungen der Maßnahmen zur Lärmbekämpfung erheblich abgeschwächt würden.

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

gemäß Artikel 189 b, Absatz 2, Buchstabe d) des EG-Vertrages,
zu der Abänderung des Europäischen Parlaments
des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über **bestimmte Bauteile oder Merkmale von zweirädigen oder dreirädigen**
Kraftfahrzeugen

- Dokument KOM(93) 449 endgültig - COD 470 -

Geänderter Vorschlag der Kommission
(gemäß Artikel 189a Absatz 2 des EG-Vertrags)

Kapitel 1 Anhang III Abschnitt 1.2.3

Gemeinsamer Standpunkt des Rates

1.2.3 Der Fahrzeughersteller gibt den (die) Reifentyp(en) gemäß den Vorschriften dieses Kapitels an. Dieser (diese) Reifen, der (die) vom Reifenhersteller gemäß den Vorschriften des Anhangs II Abschnitte 3.1.4, 3.1.5 und 3.3 gefertigt wurde(n), muß (müssen) sich an der vorgesehenen Stelle frei bewegen können. Der Raum, in dem sich das Rad dreht, muß so groß sein, daß bei Verwendung der größten zulässigen Reifen die Bewegung des Rades im Rahmen der Vorgaben des Fahrzeugherstellers für die Aufhängung, die Lenkung und die Radabdeckung nicht behindert wird.

Geänderter Vorschlag

1.2.3 Der Fahrzeughersteller gibt die Leistungsanforderungen und Sicherheitspezifikationen der Reifentypen gemäß den Vorschriften dieses Kapitels an. Jede Reifenmarke, die den in dieser Richtlinie für die betreffende Geschwindigkeitskategorie enthaltenen Leistungsanforderungen und Sicherheitsspezifikationen genügt, ist als Ersatz zulässig. Dieser (diese) Reifen, der (die) vom Reifenhersteller gemäß den Vorschriften des Anhangs II Abschnitte 3.1.4, 3.1.5 und 3.3 gefertigt wurde(n), muß (müssen) sich an der vorgesehenen Stelle frei bewegen können. Der Raum, in dem sich das Rad dreht, muß so groß sein, daß bei Verwendung der größten zulässigen Reifen die Bewegung des Rades im Rahmen der Vorgaben des Fahrzeugherstellers für die Aufhängung, die Lenkung und die Radabdeckung nicht behindert wird.

Kapitel 1 Anhang III Abschnitt 1.2.4

1.2.4. Unbeschadet der Anforderungen des Abschnitts 1.2.3 dürfen auf Antrag des Kraftfahrzeugherstellers aus Sicherheitsgründen nur Reifen eines bestimmten Reifenherstellers oder bestimmter Reifenhersteller oder Reifen mit gleichen Sicherheitskriterien montiert werden; dies gilt nur bei Reifen der Geschwindigkeitskategorien W und Z für sehr hoch motorisierte Kraftfahrzeuge. entfällt

Kapitel 9 Anhang II Abschnitt 2.1.5.4

2.1.5.4. Wenn der größte Wert der vier Meßergebnisse nicht über dem zuverlässigen Grenzwert für die betreffende Krafradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

2.1.5.4. Wenn der Durchschnittswert der vier Meßergebnisse nicht über dem zuverlässigen Grenzwert für die betreffende Krafradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Dieser größte Wert ist das Prüfergebnis.

Dieser Durchschnittswert ist das Prüfergebnis.

Übersteigt ein einziges der vier Meßergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen. entfällt

In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen. entfällt

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als nicht erfüllt. entfällt

Kapitel 9 Anhang II Abschnitt 2.2.5.3

2.2.5.3. Als Meßergebnis gilt der höchste dieser drei Meßwerte.

2.2.5.3. Als Meßergebnis gilt der Durchschnittswert dieser drei Meßergebnisse.

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.1.4.3.1.2.4

2.1.4.3.1.2.4. Falls während der Prüfung im zweiten Gang (siehe die Abschnitte 2.1.4.3.1.2.1 und 2.1.4.3.1.2.3) die Drehzahl des Motors beim Heranfahren an die Endbegrenzungslinie der Prüfstrecke 105% der Nennleistungsdrehzahl S gemäß Abschnitt 3.2.1.7 der Anlage 1A übersteigt, ist die Prüfung im dritten Gang durchzuführen und der gemessene Schallpegel allein als Prüfergebnis anzusehen.

2.1.4.3.1.2.4. Falls während der Prüfung im zweiten Gang (siehe die Abschnitte 2.1.4.3.1.2.1 und 2.1.4.3.1.2.3) die Drehzahl des Motors beim Heranfahren an die Endbegrenzungslinie der Prüfstrecke 100% der Nennleistungsdrehzahl S gemäß Abschnitt 3.2.1.7 der Anlage 1A übersteigt, ist die Prüfung im dritten Gang durchzuführen und der gemessene Schallpegel allein als Prüfergebnis anzusehen.

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.1.5.2 Absatz 1a (neu)

Liegt die Ziffer nach dem Komma zwischen 0 und 5, wird abgerundet, liegt sie zwischen 6 und 9, wird aufgerundet.

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.1.5.4

2.1.5.4. Wenn der größte Wert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraffradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt. Dieser größte Wert ist das Prüfergebnis.

2.1.5.4. Wenn der Durchschnittswert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraffradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt. Dieser Durchschnittswert ist das Prüfergebnis.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die Klasse, zu der das in Prüfung befindliche Kraffrad gehört, geltenden Höchstwert gleich oder liegen sie darunter, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die Klasse, zu der das in Prüfung befindliche Kraffrad gehört, geltenden Höchstwert gleich oder liegen sie darunter, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Übersteigt ein einziges der vier Meß-
ergebnisse den zulässigen Grenzwert um
höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere
Messungen durchzuführen. entfällt

In diesem Fall gilt die Vorschrift nach
2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier
neuen Meßergebnisse nicht über dem
zulässigen Grenzwert liegen. entfällt

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift
nach 2.1.1 als nicht erfüllt. entfällt

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.2.5.2 Absatz 1a (neu)

Liegt die Ziffer nach dem Komma
zwischen 0 und 5, so wird abgerundet,
liegt sie zwischen 6 und 9, wird aufge-
rundet.

Kapitel 9 Anhang IV Abschnitt 2.2.5.4

2.2.5.4. Wenn der größte Wert der vier
Meßergebnisse nicht über dem zulässigen
Grenzwert für die betreffende Fahrzeug-
klasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.2.1
als erfüllt. Dieser größte Wert ist das
Prüfergebnis.

2.2.5.4. Wenn der Durchschnittswert der
vier Meßergebnisse nicht über dem zuläs-
sigen Grenzwert für die betreffende Fahr-
zeugklasse liegt, gilt die Vorschrift nach
2.2.1 als erfüllt. Dieser Durchschnittswert
ist das Prüfergebnis.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die
Klasse, zu der das in Prüfung befindliche
Fahrzeug gehört, geltenden Höchstwert
gleich oder liegen sie darunter, gilt die
Vorschrift nach 2.2.1 als erfüllt.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die
Klasse, zu der das in Prüfung befindliche
Fahrzeug gehört, geltenden Höchstwert
gleich oder liegen sie darunter, gilt die
Vorschrift nach 2.2.1 als erfüllt.

Übersteigt ein einziges der vier Meß-
ergebnisse den zulässigen Grenzwert um
höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere
Messungen durchzuführen. entfällt

In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.2.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen. entfällt

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.2.1 als nicht erfüllt. entfällt

Anhang

Dokument PE 166.156

EUROPÄISCHES PARLAMENT

SITZUNGSPERIODE 1996 - 1997

Beschluß des Europäischen Parlaments über den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile oder Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (A4-199/96 - C4-149/96)

AUSZUG

AUS DEM PROTOKOLL

DER SITZUNG VOM

19. Juni 1996

PE 166.156

M

Merkmale von Kraftfahrzeugen ***II

A4-0199/96

Beschluß betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlaß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Bauteile oder Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (C4-0149/96 - 00/0470(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates C4-0149/96 - 00/0470(COD),
 - unter Hinweis auf seine Stellungnahme aus erster Lesung⁽¹⁾ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat KOM(93)0449⁽²⁾,
 - unter Hinweis auf den geänderten Vorschlag der Kommission KOM(95)0493⁽³⁾,
 - unter Hinweis auf Artikel 189 b Absatz 2 des EG-Vertrags,
 - gestützt auf Artikel 72 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik für die zweite Lesung (A4-0199/96),
1. ändert den Gemeinsamen Standpunkt wie folgt ab;
 2. fordert die Kommission auf, die Abänderungen des Parlaments in ihrer Stellungnahme, die sie gemäß Artikel 189 b Absatz 2 Buchstabe d des EG-Vertrags abgibt, zu befürworten;
 3. fordert den Rat auf, alle Abänderungen des Parlaments zu billigen, seinen Gemeinsamen Standpunkt entsprechend zu ändern und den Rechtsakt endgültig zu erlassen;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, diesen Beschluß dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

——— Gemeinsamer Standpunkt des Rates ———

——— Änderungen des Parlaments ———

(Änderung 1)
Erwägung 5a

Die Bestimmungen dieser Richtlinie, die sich auf die Herstellung von Fahrzeugen bezieht, sollten nicht durch Verwendung von Ersatzteilen umgangen werden, die ihre Nichteinhaltung möglich machen. Insbesondere sollte der Verkauf von Auspuffanlagen, die nicht den Bestimmungen die-

(1) ABl. C 151 vom 19.06.1995, S. 184 und ABl. C 109 vom 01.05.1995, S. 116.

(2) ABl. C 177 vom 29.06.1994, S. 1.

(3) ABl. C 21 vom 25.01.1996, S. 23.

ser Richtlinie entsprechen, in der Weise streng beschränkt sein, daß es verboten wird, sie zum Zweck der Benutzung auf öffentlichen Verkehrswegen zu verkaufen. Die Kommission sollte den Entwurf einer Einzelrichtlinie vorlegen, die dazu dient, unbeschadet der Richtlinie 92/61/EWG über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge solche Beschränkungen durchzuführen.

(Änderung 2)
Erwägung 11

Die Vorschriften dieser Richtlinie dürfen nicht bewirken, daß die Mitgliedstaaten, in deren Gebiet zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge keine Anhänger mitführen dürfen, ihre Regelungen ändern müssen -

Die Mitgliedstaaten dürfen die Zulassung eines Kraftfahrzeugs oder dessen Benutzung nicht verweigern, wenn dieses den Anforderungen dieser Richtlinie genügt -

(Änderungen 3 und 20)
Artikel 5

(1) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat vor dem 1. Januar 1997 einen Vorschlag zur Festlegung einer späteren Stufe, in deren Verlauf Maßnahmen zur weiteren Verschärfung der in Kapitel 5 Anhang II Tabellen I und II bzw. in Kapitel 9 Anhang I festgelegten Grenzwerte für die Schadstoffemissionen und den Geräuschpegel der betreffenden Fahrzeuge beschlossen werden; der Vorschlag wird auf der Grundlage von Forschungsarbeiten und einer Kosten-/Nutzenanalyse der Anwendung der verschärften Grenzwerte erstellt. In ihrem Vorschlag berücksichtigt und bewertet die Kommission das Kosten-/Nutzenverhältnis für die einzelnen Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoff- und Geräuschemissionen und unterbreitet Maßnahmen, die in einem vernünftigen Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen.

(2) Bei der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Vorschlag der Kommission nach Absatz 1, die vor dem Jahr 2001 an Anwendung findet, wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, in diese Maßnahmen andere Elemente als lediglich strengere Grenzwerte einzubeziehen. Es wird eine Kosten-/Nutzenanalyse der Anwendung dieser Maßnahmen durchgeführt, die in einem vernünftigen

(1) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 24 Monate nach der endgültigen Entscheidung des Rats über diese Richtlinie einen Vorschlag zur Festlegung einer späteren Stufe, in deren Verlauf Maßnahmen zur weiteren Verschärfung der in Kapitel 5 Anhang II Tabellen I und II bzw. in Kapitel 9 Anhang I festgelegten Grenzwerte für die Schadstoffemissionen und den Geräuschpegel der betreffenden Fahrzeuge beschlossen werden; der Vorschlag wird auf der Grundlage von Forschungsarbeiten und einer Kosten-/Nutzenanalyse der Anwendung der verschärften Grenzwerte erstellt. In ihrem Vorschlag berücksichtigt und bewertet die Kommission das Kosten-/Nutzenverhältnis für die einzelnen Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoff- und Geräuschemissionen und unterbreitet Maßnahmen, die in einem vernünftigen Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen.

(2) Bei der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Vorschlag der Kommission nach Absatz 1, die vor dem 1. Januar 2001 angenommen werden soll, wird der Notwendigkeit Rechnung getragen, in diese Maßnahmen andere Elemente als lediglich strengere Grenzwerte einzubeziehen. Es wird gemeinsam mit der Industrie und den Nutzern eine Kosten-/Nutzenuntersuchung und -ana-

Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen sollen.

lyse der Anwendung dieser Maßnahmen durchgeführt, die in einem vernünftigen Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen sollen.

(Änderung 4)

Artikel 7 Absatz 1a (neu)

Die Herstellung, die Einfuhr und der Verkauf von Ersatzteilen, die ein zweirädriges oder dreirädriges Kraftfahrzeug derart verändern, daß es nicht mehr den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht, sind verboten.

(Änderung 5)

Artikel 7 Absatz 1b (neu)

Die Mitgliedstaaten und die Kommission erstatten den Parlamenten der Mitgliedstaaten, dem Europäischen Parlament und dem Rat binnen eines Jahres nach Erlaß dieser Richtlinie und danach alle zwei Jahre Bericht darüber, wie sie das im vorigen Absatz genannte Verbot durchführen und wie wirksam diese Durchführung ist.

(Änderung 6)

Kapitel I Anhang III Abschnitt 1.2.3

1.2.3. Der Fahrzeughersteller gibt den (die) Reifentyp(en) gemäß den Vorschriften dieses Kapitels an. Dieser (diese) Reifen, der (die) vom Reifenhersteller gemäß den Vorschriften des Anhangs III Abschnitte 3.1.4, 3.1.5 und 3.3 gefertigt wurde(n), muß (müssen) sich an der vorgesehenen Stelle frei bewegen können. Der Raum, in dem sich das Rad dreht, muß so groß sein, daß bei Verwendung der größten zulässigen Reifen die Bewegung des Rades im Rahmen der Vorgaben des Fahrzeugherstellers für die Aufhängung, die Lenkung und die Radabdeckung nicht behindert wird.

1.2.3. Der Fahrzeughersteller gibt die Leistungsanforderungen und Sicherheitsspezifikationen der Reifentypen gemäß den Vorschriften dieses Kapitels an. Jede Reifenmarke, die den in dieser Richtlinie für die betreffende Geschwindigkeitskategorie enthaltenen Leistungsanforderungen und Sicherheitsspezifikationen genügt, ist als Ersatz zulässig. Dieser (diese) Reifen, der (die) vom Reifenhersteller gemäß den Vorschriften des Anhangs III Abschnitte 3.1.4, 3.1.5 und 3.3 gefertigt wurde(n), muß (müssen) sich an der vorgesehenen Stelle frei bewegen können. Der Raum, in dem sich das Rad dreht, muß so groß sein, daß bei Verwendung der größten zulässigen Reifen die Bewegung des Rades im Rahmen der Vorgaben des Fahrzeugherstellers für die Aufhängung, die Lenkung und die Radabdeckung nicht behindert wird.

(Änderung 7)

Kapitel 1 Anhang III Abschnitt 1.2.4

1.2.4. Unbeschadet der Anforderungen des Abschnitts 1.2.3 dürfen auf Antrag des Kraftfahrzeugherstellers aus Sicherheitsgründen nur Reifen

entfällt

eines bestimmten Reifenherstellers oder bestimmter Reifenhersteller oder Reifen mit gleichen Sicherheitskriterien montiert werden; dies gilt nur bei Reifen der Geschwindigkeitskategorien W und Z für sehr hoch motorisierte Kraftfahrzeuge.

(Änderung 8)

Kapitel 7 Anhang Abschnitt 2.3.1 Absatz 1

2.3.1. In der Einlaßleitung muß sich eine nichtentfernbar Buchse befinden. Wenn sich eine solche Buchse im Saugrohr befindet, muß diese am Motorblock mit Abreißschrauben oder mit Schrauben, die nur mit Spezialwerkzeug zu lösen sind, befestigt sein.

2.3.1. In der Einlaßleitung muß sich eine nichtentfernbar Buchse befinden. Wenn sich eine solche Buchse im Saugrohr befindet, muß diese am Motorblock mit Schrauben, die nur mit Spezialwerkzeug zu lösen sind, befestigt sein.

(Änderung 9)

Kapitel 7 Anhang Abschnitt 2.3.2 Absatz 1

2.3.2. Jedes Saugrohr muß mit Abreißschrauben oder Schrauben, die sich nur mit Spezialwerkzeug lösen lassen, befestigt sein. Eine Querschnittsverengung, die außen anzugeben ist, muß innerhalb der Saugrohre vorhanden sein. An dieser Stelle muß die Wandstärke weniger als 4 mm betragen, bei flexiblem Material (z.B. Gummi) weniger als 5 mm.

2.3.2. Jedes Saugrohr muß mit Schrauben, die sich nur mit Spezialwerkzeug lösen lassen, befestigt sein. Eine Querschnittsverengung, die außen anzugeben ist, muß innerhalb der Saugrohre vorhanden sein. An dieser Stelle muß die Wandstärke weniger als 4 mm betragen, bei flexiblem Material (z.B. Gummi) weniger als 5 mm.

(Änderung 10)

Kapitel 7 Anhang Abschnitt 3.9

3.9. Ist ein Motor mit einem Membranventil ("Reed Valve") ausgestattet, muß dieses mit Abreißschrauben, die eine Wiederverwendung des tragenden Teils verhindern oder mit Schrauben, die nur mit Spezialwerkzeug lösbar sind, befestigt werden.

3.9. Ist ein Motor mit einem Membranventil ausgestattet, muß dieses mit Schrauben, die nur mit Spezialwerkzeug lösbar sind, befestigt werden.

(Änderung 11)

Kapitel 7 Anhang Abschnitt 4

4. VORSCHRIFTEN FÜR DIE KENNZEICHNUNG
DES MOTORTYPS EINES FAHRZEUGS3.10. VORSCHRIFTEN FÜR DIE KENNZEICH-
NUNG DES MOTORTYPS EINES FAHR-
ZEUGS(die weitere Numerierung wird
entsprechend angepaßt)

(Änderung 12)

Kapitel 9 Anhang I Tabelle

Fahrzeuge	Grenzwerte des Ge- räuschpe- gels ab 1.1.1997
1. Zweirädrige Kleinkrafträder ____<25km/h	<u>66</u>
>25km/h	<u>71</u>
Dreirädrige Kleinkrafträder	<u>76</u>
2. Krafträder ____<80cm ³	<u>75</u>
>80≤175cm ³	<u>77</u>
>175cm ³	<u>80</u>
3. Dreiradfahrzeuge	80

Fahrzeuge	Grenzwerte des Ge- räuschpe- gels ab 1.1.1997
1. Zweirädrige Kleinkrafträder ____<25km/h	<u>70</u>
>25km/h	<u>73</u>
Dreirädrige Kleinkrafträder	<u>78</u>
2. Krafträder ____<80cm ³	<u>77</u>
>80≤175cm ³	<u>79</u>
>175cm ³	<u>82</u>
3. Dreiradfahrzeuge	80

(Änderung 13)

Kapitel 9 Anhang II Abschnitt 2.1.5.4

2.1.5.4. Wenn der größte Wert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraftradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Dieser größte Wert ist das Prüfergebnis.

Übersteigt ein einziges der vier Meßergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen.

In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen.

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als nicht erfüllt.

2.1.5.4. Wenn der Durchschnittswert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraftradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Dieser Durchschnittswert ist das Prüfergebnis.

entfällt

entfällt

entfällt

(Änderung 14)

PE 166156

16

Kapitel 9 Anhang II Abschnitt 2.2.5.3

2.2.5.3. Als Meßergebnis gilt der höchste dieser drei Meßwerte.

2.2.5.3. Als Meßergebnis gilt der Durchschnittswert dieser drei Meßwerte.

(Änderung 15)

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.1.4.3.1.2.4

2.1.4.3.1.2.4. Falls während der Prüfung im zweiten Gang (siehe die Abschnitte 2.1.4.3.1.2.1 und 2.1.4.3.1.2.3) die Drehzahl des Motors beim Heranfahren an die Endbegrenzungslinie der Prüfstrecke 105% der Nennleistungsdrehzahl S gemäß Abschnitt 3.2.1.7 der Anlage 1A übersteigt, ist die Prüfung im dritten Gang durchzuführen und der gemessene Schallpegel allein als Prüfergebnis anzusehen.

2.1.4.3.1.2.4. Falls während der Prüfung im zweiten Gang (siehe die Abschnitte 2.1.4.3.1.2.1 und 2.1.4.3.1.2.3) die Drehzahl des Motors beim Heranfahren an die Endbegrenzungslinie der Prüfstrecke 100% der Nennleistungsdrehzahl S gemäß Abschnitt 3.2.1.7 der Anlage 1A übersteigt, ist die Prüfung im dritten Gang durchzuführen und der gemessene Schallpegel allein als Prüfergebnis anzusehen.

(Änderung 16)

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.1.5.2 Absatz 1a (neu)

Liegt die Ziffer nach dem Komma zwischen 0 und 5, wird abgerundet, liegt sie zwischen 6 und 9, wird aufgerundet.

(Änderung 17)

Kapitel 9 Anhang III Abschnitt 2.1.5.4

2.1.5.4. Wenn der größte Wert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraftradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt. Dieser größte Wert ist das Prüfergebnis.

2.1.5.4. Wenn der Durchschnittswert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Kraftradklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt. Dieser Durchschnittswert ist das Prüfergebnis.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die Klasse, zu der das in Prüfung befindliche Kraftrad gehört, geltenden Höchstwert gleich oder liegen sie darunter, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die Klasse, zu der das in Prüfung befindliche Kraftrad gehört, geltenden Höchstwert gleich oder liegen sie darunter, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Übersteigt ein einziges der vier Meßergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen.

entfällt

In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen.

entfällt

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als nicht erfüllt.

entfällt

(Änderung 18)

Kapitel 9 Anhang IV Abschnitt 2.2.5.2 Absatz 1a (neu)

Liegt die Ziffer nach dem Komma zwischen 0 und 5, so wird abgerundet, liegt sie zwischen 6 und 9, wird aufgerundet.

(Änderung 19)

Kapitel 9 Anhang IV Abschnitt 2.2.5.4

2.2.5.4. Wenn der größte Wert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Fahrzeugklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt. Dieser größte Wert ist das Prüfergebnis.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die Klasse, zu der das in Prüfung befindliche Fahrzeug gehört, geltenden Höchstwert gleich oder liegen sie darunter, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

Übersteigt ein einziges der vier Meßergebnisse den zulässigen Grenzwert um höchstens 1 dB(A), so sind vier weitere Messungen durchzuführen.

In diesem Fall gilt die Vorschrift nach 2.1.1 nur dann als erfüllt, wenn diese vier neuen Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert liegen.

In allen anderen Fällen gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als nicht erfüllt.

2.2.5.4. Wenn der Durchschnittswert der vier Meßergebnisse nicht über dem zulässigen Grenzwert für die betreffende Fahrzeugklasse liegt, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt. Dieser Durchschnittswert ist das Prüfergebnis.

Sind die vier Meßergebnisse dem für die Klasse, zu der das in Prüfung befindliche Fahrzeug gehört, geltenden Höchstwert gleich oder liegen sie darunter, gilt die Vorschrift nach 2.1.1 als erfüllt.

entfällt

entfällt

entfällt

ISSN 0254-1467

KOM(96) 450 endg.

DOKUMENTE

DE

15 10 14

Katalognummer : CB-CO-96-457-DE-C

ISBN 92-78-08824-2

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg