

Mittwoch, 12. Dezember 2001

## 15. Zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge \*\*\*II

A5-0406/2001

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG (7598/1/2001 – C5-0386/2001 – 2000/0136(COD))**

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (7598/1/2001 – C5-0386/2001) <sup>(1)</sup>,
- unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung <sup>(2)</sup> zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2000) 314) <sup>(3)</sup>,
- in Kenntnis des geänderten Vorschlags der Kommission (KOM(2001) 145) <sup>(4)</sup>,
- gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
- gestützt auf Artikel 80 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis der Empfehlung des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik für die zweite Lesung (A5-0406/2001),

1. ändert den Gemeinsamen Standpunkt wie folgt ab;
2. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATES

ABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

### Abänderung 1 Erwägung (7)

(7) Dreiradfahrzeuge und Vierradfahrzeuge sind entweder mit Fremdzündungs- oder mit Selbstzündungsmotoren ausgerüstet. Wie bei den Grenzwerten für Personenkraftwagen sind für jede Motorenkategorie gesonderte Grenzwerte erforderlich.

(7) Dreiradfahrzeuge und Vierradfahrzeuge sind entweder mit Fremdzündungs- oder mit Selbstzündungsmotoren (**Diesel**) ausgerüstet. Wie bei den Grenzwerten für Personenkraftwagen sind für jede Motorenkategorie gesonderte Grenzwerte erforderlich. **Für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren sollten Grenzwerte für Partikelemissionen festgelegt werden.**

### Abänderung 2 Erwägung (9)

(9) Den Mitgliedstaaten sollte erlaubt werden, durch steuerliche Anreize das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die den Gemeinschaftsvorschriften genügen, zu beschleunigen und umweltschonendere Technologien auf der Grundlage **fakultativer** Emissionswerte zu fördern. Solche Anreize sollten

(9) Den Mitgliedstaaten sollte erlaubt werden, durch steuerliche Anreize das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die den Gemeinschaftsvorschriften genügen, zu beschleunigen und umweltschonendere Technologien auf der Grundlage **verbindlicher** Emissionswerte zu fördern. Solche Anreize sollten

<sup>(1)</sup> ABl. C 301 vom 26.10.2001, S. 43.

<sup>(2)</sup> ABl. C 276 vom 1.10.2001, S. 135.

<sup>(3)</sup> ABl. C 337 E vom 28.11.2000, S. 140.

<sup>(4)</sup> ABl. C 240 E vom 28.8.2001, S. 146.

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATES

bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um Verzerrungen auf dem Binnenmarkt zu vermeiden. Das Recht der Mitgliedstaaten, die Emissionen von Schadstoffen und sonstigen Stoffen in die Berechnungsgrundlage der Straßenbenutzungsgebühr für zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge aufzunehmen, wird durch diese Richtlinie nicht berührt.

ABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um Verzerrungen auf dem Binnenmarkt zu vermeiden. Das Recht der Mitgliedstaaten, die Emissionen von Schadstoffen und sonstigen Stoffen in die Berechnungsgrundlage der Straßenbenutzungsgebühr für zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge aufzunehmen, wird durch diese Richtlinie nicht berührt.

## Abänderung 3

## Erwägung (9a) (neu)

**(9a) Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen ergreifen können, um die Nachrüstung älterer zwei- und dreirädriger Kraftfahrzeuge mit emissionsmindernden Einrichtungen und Bauteilen zu fördern. Diese Maßnahmen dürfen zu keiner Diskriminierung von Haltern älterer Fahrzeuge führen.**

## Abänderung 4

## Erwägung (11)

(11) Es ist notwendig, eine weitere Stufe von Emissionsgrenzwerten festzulegen, die eine weitere beträchtliche Absenkung gegenüber den Grenzwerten für 2003 bedeuten. **Diese Grenzwerte können im Einzelnen erst nach einer Überarbeitung des derzeitigen Prüfzyklus und weiteren Untersuchungen der technischen Machbarkeit und des Emissionsminderungspotentials der betreffenden Technologien festgelegt werden.**

(11) Es ist notwendig, eine weitere Stufe von **verbindlichen** Emissionsgrenzwerten festzulegen, **die ab dem Jahr 2006 gelten und** die eine weitere beträchtliche Absenkung gegenüber den Grenzwerten für 2003 bedeuten.

## Abänderung 5

## Erwägung (11a) (neu)

**(11a) Um die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte zu garantieren, sollte ab dem 1. Januar 2006 eine Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher zwei- und dreirädriger Kraftfahrzeuge (Feldüberwachung) eingeführt werden. Spezifische Anforderungen an die Funktionstüchtigkeit der emissionsmindernden Einrichtungen während der normalen Lebensdauer der zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge sollten ab dem 1. Januar 2004 für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 30 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt, und ab dem 1. Januar 2006 für einen Zeitraum bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 50 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt, eingeführt werden.**

## Abänderung 6

## Erwägung (11b) (neu)

**(11b) Ebenso sollte sichergestellt werden, dass die Fahrbedingungen der zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeuge im Betrieb den Einstellungen für den Prüfzyklus entsprechen und keine Vorrichtungen zum Abschalten oder Umgehen der emissionsmindernden Bauteile zum Einsatz kommen.**

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

## Abänderung 7

Erwägung (11c) (neu)

**(11c) Da der Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen an den Gesamtemissionen im Verkehrsbereich weiter ansteigt, ist es unerlässlich, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. den Kraftstoffverbrauch von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen so schnell wie möglich zu erfassen und in die Gemeinschaftsstrategie zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr einzubeziehen.**

## Abänderung 8

Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2

**Für die Prüfung Typ I bei Kleinkraftträdern sind die Grenzwerte zu verwenden, die in Zeile 2 der Tabelle in Kapitel 5 Anhang I Abschnitt 2.2.1.1.3 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.**

Für die Prüfung Typ I sind die Grenzwerte zu verwenden, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

Für die Prüfung Typ I **bei zweirädrigen Kraftträdern und Dreiradfahrzeugen** sind die Grenzwerte zu verwenden, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

## Abänderung 9

Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2

**Für die Prüfung Typ I bei Kleinkraftträdern sind die Grenzwerte zu verwenden, die in Zeile 2 der Tabelle in Kapitel 5 Anhang I Abschnitt 2.2.1.1.3 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.**

Für die Prüfung Typ I sind die Grenzwerte zu verwenden, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

Für die Prüfung Typ I **bei zweirädrigen Kraftträdern und Dreiradfahrzeugen** sind die Grenzwerte zu verwenden, die in der Zeile A der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

## Abänderung 10

Artikel 2a (neu)

**Artikel 2a**

**(1) Ab dem 1. Januar 2006 müssen die Mitgliedstaaten für einen neuen Fahrzeugtyp aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung beziehen, die Erteilung der EG-Betriebserlaubnis gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 92/61/EWG verweigern, wenn dieser die Vorschriften der Richtlinie 97/24/EG nicht erfüllt.**

**Für die Prüfung Typ I sind die Grenzwerte zu verwenden, die in Zeile B der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.**

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

(2) *Ab dem 1. Januar 2007 müssen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung beziehen,*

- a) *Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen Neufahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG zu versehen sind, als nicht mehr gültig betrachten und*
- b) *die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 92/61/EWG versehen sind, verweigern,*

*wenn die Fahrzeuge den Bestimmungen der Richtlinie 97/24/EG nicht entsprechen.*

*Für die Prüfung Typ I sind die Grenzwerte zu verwenden, die in Zeile B der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.*

(3) *Für Fahrzeugtypen mit nicht mehr als jährlich 5 000 verkauften Einheiten in der Europäischen Union gilt der 1. Januar 2008.*

## Abänderung 11

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b

b) sie finden auf alle Neufahrzeuge Anwendung, die in einem Mitgliedstaat zum Verkauf angeboten werden und die **fakultativen** Grenzwerte einhalten, die in der Zeile B der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind.

b) sie finden auf alle Neufahrzeuge Anwendung, die in einem Mitgliedstaat zum Verkauf angeboten werden und die **verbindlichen** Grenzwerte, die in Zeile B der Tabelle in Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 der Richtlinie 97/24/EG angegeben sind, **vorzeitig einhalten; sie enden zum Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der in Artikel 2a Absatz 2 der vorliegenden Richtlinie für Neufahrzeuge festgelegten Emissionsgrenzwerte.**

## Abänderung 12

Artikel 3 Absatz 2a (neu)

(2a) *Die Mitgliedstaaten dürfen unter anderem steuerliche oder finanzielle Anreize für die Nachrüstung von älteren zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen vorsehen, wenn dadurch die in dieser Richtlinie oder in der früheren Fassung der Richtlinie 97/24/EG enthaltenen Grenzwerte eingehalten werden.*

## Abänderung 13

Artikel 3a (neu)

## Artikel 3a

(1) *Bei Typgenehmigungen muss auch die Funktionstüchtigkeit der emissionsrelevanten Einrichtungen während der normalen Lebensdauer der zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge bestätigt werden, und zwar:*

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

- a) ab dem 1. Januar 2004 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2005 für alle Fahrzeugtypen für die Dauer von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 30 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt, und
- b) ab dem 1. Januar 2006 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2007 für alle Fahrzeugtypen für die Dauer von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 50 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt.
- (2) Die Kommission schlägt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 31. Dezember 2002 die ergänzenden Regelungen vor.

Abänderung 14

Artikel 3b (neu)

**Artikel 3b**

(1) Ab dem 1. Januar 2006 muss bei Typgenehmigungen für neue zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeugtypen auch die Funktionstüchtigkeit der emissionsrelevanten Einrichtungen während der normalen Lebensdauer eines Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen bestätigt werden (Kontrolle der Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, die ordnungsgemäß gewartet und eingesetzt werden); ab dem 1. Januar 2007 gilt diese Bestimmung für alle Fahrzeugtypen.

(2) Die Kommission schlägt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 31. Dezember 2002 die ergänzenden Regelungen vor.

Diese Regelungen beinhalten u.a.:

- a) Kriterien für die Durchführung einer Kontrolle;
- b) Kriterien für die Auswahl der zu überprüfenden Fahrzeuge;
- c) Kriterien für die Ausführung der Prüfungen;
- d) Regeln zur Beseitigung möglicher Fehler;
- e) Kostenfreiheit für den Besitzer/Halter des Fahrzeugs.

Abänderung 15

Artikel 3c (neu)

**Artikel 3c**

(1) Ab dem 1. Januar 2004 dürfen die Mitgliedstaaten für ein zweirädrige Krafträder und Dreiradfahrzeuge mit einem Hubraum über 150 ccm aus Gründen, die sich auf die Emission von Kohlendioxid und auf den Kraftstoffverbrauch beziehen,

- a) die EG-Typgenehmigung nicht mehr erteilen und
- b) müssen die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern,

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

wenn die Emissions- und Verbrauchswerte nicht gemäß den Anforderungen der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates <sup>(1)</sup>, geändert durch die Richtlinie 93/116/EG der Kommission <sup>(2)</sup>, ermittelt wurden.

(2) Ab dem 1. Januar 2005 müssen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Emission von Kohlendioxid und auf den Kraftstoffverbrauch beziehen,

- a) die Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen neue Krafträder mit einem Hubraum über 150 ccm gemäß der Richtlinie 92/61/EWG zu versehen sind, als nicht mehr gültig betrachten und
- b) die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 92/61/EWG versehen sind, verbieten,

wenn die Emissions- und Verbrauchswerte nicht gemäß den Anforderungen der Richtlinie 80/1268/EWG, geändert durch die Richtlinie 93/116/EG, ermittelt wurden.

<sup>(1)</sup> ABL L 375 vom 31.12.1980, S. 36.

<sup>(2)</sup> ABL L 329 vom 30.12.1993, S. 39.

## Abänderung 16

## Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1 Einleitung

(1) Die Kommission prüft eine **weitere Verschärfung** der Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, unter Berücksichtigung folgender Punkte:

(1) Die Kommission prüft eine **Weiterentwicklung** der Emissionsvorschriften für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, unter Berücksichtigung folgender Punkte:

## Abänderung 17

## Artikel 4 Absatz 2

(2) Die Kommission unterbreitet dem Ausschuss für die Anpassung an den technischen Fortschritt bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Vorschlag für ein Prüfverfahren zur Messung der Partikelemissionen **von Selbstzündungsmotoren und Zweitakt-Fremdzündungsmotoren**, das für neue Typgenehmigungen ab dem 1. Januar 2004 anzuwenden ist.

(2) Die Kommission unterbreitet dem Ausschuss für die Anpassung an den technischen Fortschritt bis spätestens 31. Dezember 2002 einen Vorschlag für ein Prüfverfahren zur Messung der Partikelemissionen **gemäß Absatz 1 Buchstabe e**, das auf neue Typgenehmigungen ab dem 1. Januar 2004 anzuwenden ist.

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

## Abänderung 18

Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a

- a) **einen neuen eigenen Prüfzyklus zur Messung der Emissionen** in der Prüfung Typ I und verbindliche Emissionsgrenzwerte für **Krafträder, einschließlich** Partikelemissionen **von Selbstzündungsmotoren und Zweitakt-Fremdzündungsmotoren**, die ab 2006 gelten;
- a) **verbindliche Emissionsgrenzwerte** in der Prüfung Typ I **bei Dreirad- und Vierradfahrzeugen für die Stufe B ab dem Jahr 2006** und verbindliche Emissionsgrenzwerte für Partikelemissionen **gemäß Absatz 1 Buchstabe e**, die ab dem Jahr 2006 gelten;

## Abänderung 19

Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b

- b) die Verpflichtung zur Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Typgenehmigung;
- b) die Verpflichtung zur Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Typgenehmigung **gemäß Artikel 3c; darüber hinaus wird die Kommission Vorschläge zur Integration von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen in die Gemeinschaftsstrategie zur Senkung verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen (Abkommen zur Senkung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen, Kennzeichnung, steuerliche Förderung) vorlegen;**

## Abänderung 20

Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe c

- c) Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen;
- c) Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen **ab dem 1. Januar 2004 gemäß den Bestimmungen von Artikel 3a;**

## Abänderung 21

Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe ca (neu)

- ca) Vorschriften zur Einführung einer Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge (Feldüberwachung) in das Typgenehmigungsverfahren für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge ab dem 1. Januar 2006 gemäß den Bestimmungen von Artikel 3b und analog zu den Bestimmungen der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates<sup>(1)</sup>;**

<sup>(1)</sup> ABL L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

## Abänderung 22

Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe d

- d) eine neue Reihe von Grenzwerten (Stufe III) für Kleinkrafträder, einschließlich Partikelemissionen **von Zweitakt-Fremdzündungsmotoren**, die ab dem Jahr 2006 gelten. Die Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen und die Verpflichtung zur Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Typgenehmigung werden auch für Kleinkrafträder gelten.
- d) eine neue Reihe von Grenzwerten (Stufe III) für Kleinkrafträder, einschließlich Partikelemissionen **gemäß Absatz 1 Buchstabe e**, die ab dem Jahr 2006 gelten. Die Bestimmungen über Dauerhaltbarkeitsanforderungen und die Verpflichtung zur Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Typgenehmigung werden auch für Kleinkrafträder gelten.

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

## Abänderung 23

## Artikel 4 Absatz 4

(4) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat Vorschläge **unter anderem für eine Feldüberwachung und gegebenenfalls** für die Inspektion und Wartung, OBD und die Verminderung von Verdunstungsemissionen.

(4) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls Vorschläge für die Inspektion und Wartung, OBD und die Verminderung von Verdunstungsemissionen.

**Darüber hinaus wird die Kommission dafür sorgen, dass ausschließlich Ersatz- und Nachrüstteile für Abgassysteme auf den Markt kommen, die den Anforderungen der Richtlinie 97/24/EG und der vorliegenden Richtlinie entsprechen. Die Erteilung einer Betriebserlaubnis muss hinreichend überprüfbar und die Daten der erteilten Genehmigungen in einem europäischen Datensystem müssen schnell, effizient und transparent abrufbar und nachverfolgbar sein.**

## Abänderung 24

## ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE c

## Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5 (Richtlinie 97/24/EG)

2.2.1.1.5. Vorbehaltlich der Vorschriften des Abschnitts 2.2.1.1.6 wird die Prüfung dreimal durchgeführt. Die bei jeder Prüfung erhaltenen Massen gasförmiger Emissionen müssen unter den in nachstehender Tabelle (Zeile A) angegebenen Grenzwerten liegen:

2.2.1.1.5. Vorbehaltlich der Vorschriften des Abschnitts 2.2.1.1.6 wird die Prüfung dreimal durchgeführt. Die bei jeder Prüfung erhaltenen Massen gasförmiger Emissionen müssen unter den in nachstehender Tabelle (Zeile A **für 2003 und Zeile B für 2006**) angegebenen Grenzwerten liegen:

## Gemeinsamer Standpunkt des Rates

	Klasse	Masse Kohlenmonoxid (CO)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC)	Masse Stickoxide (NO <sub>x</sub> )
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
Grenzwerte für (zweirädrige) Krafträder für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion				
A (2003)	I (<150 cm <sup>3</sup> )	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cm <sup>3</sup> )	5,5	1,0	0,3
B (*)	I (<150 cm <sup>3</sup> ) (Stadtfahrzyklus, kalt) (1)	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cm <sup>3</sup> ) (Prüfzyklus gemäß 98/69/EG) (2)	2,0	0,3	0,15
Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Fremdzündungsmotor)				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Selbstzündungsmotor)				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65

(\*) Die in Zeile B angegebenen Werte sind fakultativ und gelten für die Zwecke des Artikels 3 der Richtlinie 2001/.../EG.

(1) Prüfzyklus: der in der vorliegenden Richtlinie vorgesehene Prüfzyklus ohne Aufwärmphase, Starttemperatur 20-30° C (ähnlich wie in der Richtlinie 98/69/EG).

(2) In der Richtlinie 98/69/EG vorgesehene Prüfung Typ I.

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

## Abänderungen des Parlaments

	Klasse	Masse Kohlenmonoxid (CO)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC)	Masse Stickoxide (NO <sub>x</sub> )
		L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
Grenzwerte für (zwei­rädri­ge) Krafträder für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion				
A (2003)	I (<150 cm <sup>3</sup> )	5,5	1,2	0,3
	II (≥ 150 cm <sup>3</sup> )	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (<150 cm <sup>3</sup> ) (Stadtfahrzyklus, kalt) <sup>(1)</sup>	2,0	0,8	0,15
	II (≥ 150 cm <sup>3</sup> ) (Stadtfahrzyklus + außerstädtischer Fahrzyklus, kalt) <sup>(2)</sup>	2,0	0,3	0,15
Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Fremdzündungsmotor)				
A (2003)	alle	7,0	1,5	0,4
Grenzwerte für Dreirad- und Vierradfahrzeuge für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion (Selbstzündungsmotor)				
A (2003)	alle	2,0	1,0	0,65

<sup>(1)</sup> Prüfzyklus: Zyklus der Verordnung ECE R40 (Emissionsmessungen bei allen 6 Betriebszuständen – Probenahme beginnt bei T=0).

<sup>(2)</sup> Prüfzyklus: Zyklus der Verordnung ECE R40 + außerstädtischer Fahrzyklus (Emissionsmessungen bei allen Betriebszuständen – Probenahme beginnt bei T=0), und zwar mit Höchstgeschwindigkeit 120 km/h.

## Abänderung 27

## ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE c

Kapitel 5 Anhang II Abschnitt 2.2.1.1.5.1a (neu) (Richtlinie 97/24/EG)

**2.2.1.1.5.1a.** Bei der Prüfung der Grenzwerte in Zeile B für 2006 wird für zwei­rädri­ge Krafträder mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h die Höchstgeschwindigkeit im außerstädtischen Fahrzyklus auf 90 km/h begrenzt.

## Abänderung 25

## ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE k

Kapitel 5 Anhang II Anlage 1 Abschnitt 6.1.3 a (neu) (Richtlinie 97/24/EG)

**6.1.3a.** Für die Prüfung der Grenzwerte der Zeilen BI in der Tabelle von Abschnitt 2.2.1.1.5 gilt:

Vor Beginn der Prüfung wird das Kraftrad oder Dreiradfahrzeug einem Luftstrom mit veränderlicher Geschwindigkeit ausgesetzt. Das Kühlgebläse muss eine von der Geschwindigkeit des Prüfstandes abhängige Regeleinrichtung haben, welche bewirkt, dass die lineare Luftaustrittsgeschwindigkeit im Bereich 10 km/h bis 50 km/h bis auf 10 % der Rollengeschwindigkeit entspricht. Bei Rollengeschwindigkeiten unter 10 km/h darf die Luftgeschwindigkeit gleich Null sein. Die Austrittsöffnung des Kühlgebläses muss folgende Merkmale aufweisen:

- i) Oberfläche mindestens 0,4m<sup>2</sup>,
- ii) Höhe der Unterkante über dem Boden zwischen 0,15 und 0,20 m,
- iii) Abstand von der Vorderkante des Kraftrads oder Dreiradfahrzeugs 0,3 bis 0,45 m.

Mittwoch, 12. Dezember 2001

GEMEINSAMER STANDPUNKT  
DES RATESABÄNDERUNGEN  
DES PARLAMENTS

Abänderung 26

ANHANG NUMMER 1 BUCHSTABE m

Kapitel 5 Anhang II Anlage 1 Abschnitt 7.2.1a (neu) (Richtlinie 97/24/EG)

**7.2.1a. Für die Prüfung der Grenzwerte der Zeilen BI in der Tabelle von Abschnitt 2.2.1.1.5 gilt:****Mit Starten des Motors werden die in den Abschnitten 7.2.2. bis 7.2.5. beschriebenen Arbeitsgänge gleichzeitig durchgeführt.****16. Beitragszahlungen der Mitgliedstaaten: Verwendung des ESVG 1995 \*\*\*II**

A5-0431/2001

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2223/96 des Rates hinsichtlich der Verwendung des ESVG 1995 zur Festlegung der Beitragszahlungen der Mitgliedstaaten zu den auf der MwSt. basierenden Eigenmitteln (8793/1/2001 – C5-0385/2001 – 2000/0241(COD))**

(Verfahren der Mitentscheidung: zweite Lesung)

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Gemeinsamen Standpunkts des Rates (8793/1/2001 – C5-0385/2001)<sup>(1)</sup>,
  - unter Hinweis auf seinen Standpunkt aus erster Lesung<sup>(2)</sup> zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2000) 583)<sup>(3)</sup>,
  - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 des EG-Vertrags,
  - gestützt auf Artikel 78 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis der Empfehlung des Haushaltsausschusses für die zweite Lesung (A5-0431/2001),
1. billigt den Gemeinsamen Standpunkt;
  2. stellt fest, dass der Rechtsakt entsprechend dem Gemeinsamen Standpunkt erlassen wird;
  3. nimmt die Zusage der Kommission zur Kenntnis, dem Parlament zu Beginn eines jeden Jahres ein Arbeitsdokument über den Stand der Erhebung der Eigenmittel, die veranschlagte Höhe der Eigenmittel für das nächste Haushaltsjahr und aktuelle Probleme im Zusammenhang mit dem System der Eigenmittel vorzulegen;
  4. beauftragt seine Präsidentin, den Rechtsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 254 Absatz 1 des EG-Vertrags zu unterzeichnen;
  5. beauftragt seinen Generalsekretär, den Rechtsakt im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu unterzeichnen und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates seine Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zu veranlassen;
  6. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

<sup>(1)</sup> ABl. C 307 vom 31.10.2001, S. 1.<sup>(2)</sup> Am 3.4.2001 angenommene Texte Punkt 5.<sup>(3)</sup> ABl. C 29 E vom 30.1.2001, S. 266.