

ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-024

vom Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Bericht**Salvatore Tatarella****A7-0091/2011**

Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Zugmaschinen

Vorschlag für eine Richtlinie (KOM(2010)0607 – C7-0342/2010 – 2010/0301(COD))

Änderungsantrag 1**Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt****Erwägung 1***Vorschlag der Kommission*

(1) In der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates werden die Abgasemissionen aus Motoren in land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen geregelt. Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte, die für die Typgenehmigung der Mehrzahl von Selbstzündungsmotoren gelten, werden als Stufe III A bezeichnet. In der Richtlinie ist vorgesehen, dass diese Grenzwerte durch die strengeren Grenzwerte der Stufe III B ersetzt werden; diese treten schrittweise ab dem 1. Januar 2011 für das Inverkehrbringen und ab dem 1. Januar 2010 für die Typgenehmigung dieser

Geänderter Text

(1) In der Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates werden die Abgasemissionen aus Motoren in land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen **im Hinblick auf einen besseren Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt** geregelt. Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte, die für die Typgenehmigung der Mehrzahl von Selbstzündungsmotoren gelten, werden als Stufe III A bezeichnet. In der Richtlinie ist vorgesehen, dass diese Grenzwerte durch die strengeren Grenzwerte der Stufe III B ersetzt werden; diese treten schrittweise ab dem 1. Januar 2011 für das

Motoren in Kraft. Die Stufe IV sieht strengere Grenzwerte als die Stufe III B vor und tritt schrittweise ab dem 1. Januar 2013 für die Typgenehmigung dieser Motoren und ab dem 1. Januar 2014 für das Inverkehrbringen in Kraft.

Inverkehrbringen und ab dem 1. Januar 2010 für die Typgenehmigung dieser Motoren in Kraft. Die Stufe IV sieht strengere Grenzwerte als die Stufe III B vor und tritt schrittweise ab dem 1. Januar 2013 für die Typgenehmigung dieser Motoren und ab dem 1. Januar 2014 für das Inverkehrbringen in Kraft.

Begründung

Eines der Ziele der Richtlinie 2000/25/EG ist die Maximierung des Nutzens für die Umwelt und die öffentliche Gesundheit in Europa.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Es ist zu erwarten, dass die Kommission binnen zwölf Monaten eine umfassende Revision der Richtlinie 2000/25/EG vorlegt. Es wäre vorzuziehen, wenn sie diese umfassende Revision bereits zum frühestmöglichen Zeitpunkt vorlegen würde.

Begründung

Die Kommission hat diesen Vorschlag für eine teilweise Revision der Richtlinie 2000/25/EG relativ spät vorgelegt, da die Maßnahmen, die die Kommission ändern will, zum Teil seit dem 1. Januar 2011 in Kraft sind. Eine vollständige Revision der Richtlinie 2000/25/EG würde eine umfassendere Auseinandersetzung mit der derzeitigen Regelung ermöglichen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Der Übergang zu Stufe III B erfordert einen technologischen Sprung, dessen Umsetzung mit beträchtlichen Kosten für die Umgestaltung der Motoren und die Entwicklung fortschrittlicher technischer

(2) Der Übergang zu Stufe III B erfordert einen technologischen Sprung, dessen Umsetzung mit beträchtlichen Kosten für die Umgestaltung der Motoren und die Entwicklung fortschrittlicher technischer

Lösungen einhergeht. **Dieser vom Gesetzgeber im Jahr 2005 festgelegte Übergang trifft mit der Rezession in diesem Wirtschaftszweig zusammen, wodurch es sich für die Industrie schwierig gestaltet, die für die Anpassung an die neuen rechtlichen Anforderungen erforderlichen Umsetzungskosten zu tragen.**

Lösungen einhergeht. **Die globale Finanz- und Wirtschaftskrise darf nicht als Vorwand für die Verwässerung der Umweltstandards dienen. Investitionen in umweltfreundliche Technologien sind für die Förderung des künftigen Wachstums, die Arbeitsplatzschaffung und die Sicherstellung der Gesundheit wichtig.**

Begründung

In der gegenwärtigen Debatte hat die Kommission darauf hingewiesen, dass die globale Finanz- und Wirtschaftskrise äußerst negative Auswirkungen auf die betroffene Branche hat. Trotz der Schwierigkeiten, mit denen die Industrie derzeit konfrontiert ist, ist nochmals zu betonen, dass die Krise nicht als Vorwand für die Verwässerung der Umweltstandards dienen darf. Im Gegenteil, Investitionen in umweltfreundliche Technologien sind ein Motor für künftiges Wachstum und die Arbeitsplatzschaffung in Europa sowie ein wichtiger Faktor zur Sicherstellung der Gesundheit.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Richtlinie 2000/25/EG sieht ein Flexibilitätssystem vor, das es den Zugmaschinenherstellern erlaubt, **in dem Zeitraum zwischen zwei Emissionsstufen** eine begrenzte Anzahl von Motoren zu erwerben, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, sondern nach der jeweils vorhergehenden Stufe von Emissionsgrenzwerten genehmigt worden sind.

Geänderter Text

(3) Die Richtlinie 2000/25/EG sieht ein Flexibilitätssystem vor, das es den Zugmaschinenherstellern erlaubt, **während eines bestimmten Zeitraums** eine begrenzte Anzahl von Motoren zu erwerben, die nicht den aktuellen Emissionsgrenzwerten entsprechen, sondern nach der jeweils vorhergehenden Stufe von Emissionsgrenzwerten genehmigt worden sind.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) **Während des Übergangs von Stufe III A zu Stufe III B sollte** der Prozentsatz **von Motoren**, die im Rahmen

Geänderter Text

(5) **In** Stufe III B **beträgt** der Prozentsatz **der Zugmaschinen**, die im Rahmen des Flexibilitätssystems in **Betrieb genommen**

des Flexibilitätssystems in *Verkehr gebracht* werden *dürfen*, von *20 % auf 50 % des Jahresabsatzes des Zugmaschinenherstellers mit Zugmaschinen erhöht werden*, in die Motoren dieser Motorkategorie eingebaut sind. Die Alternative, dass eine feste *Höchstzahl* von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden kann, sollte entsprechend angepasst werden.

werden, *35 % der Anzahl von Zugmaschinen, die jährlich vom Zugmaschinenhersteller in Betrieb genommen werden und in* die Motoren dieser Motorkategorie eingebaut sind. Die Alternative, dass eine feste *Anzahl* von Motoren im Rahmen des Flexibilitätssystems in Verkehr gebracht werden kann, sollte entsprechend angepasst werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Unternehmen, die mit Maschinen arbeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sollten in den Genuss europäischer Finanzierungsprogramme bzw. entsprechender Hilfsprogramme der Mitgliedstaaten kommen. Es sollte in Erwägung gezogen werden, den Begünstigten dieser Programme vorzuschreiben, dass sie die besten verfügbaren Technologien ihrer Branche nutzen müssen. Nur Unternehmen, die die Technologien mit den besten Emissionsstandards einsetzen, sollten unterstützt werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen tragen vorübergehenden Schwierigkeiten der Industrie Rechnung, weshalb sie auf *den Übergang von der Stufe III A zu der Stufe III B* beschränkt sind *und am 31. Dezember 2013*

(7) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen tragen vorübergehenden Schwierigkeiten der Industrie Rechnung, weshalb sie auf *die* Stufe III B beschränkt sind –

auslaufen –

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt
Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Es wird davon ausgegangen, dass die derzeitigen Emissionshöchstwerte für ultrafeine Schwarzkohle-Partikel durch die Umsetzung des Kriteriums in Bezug auf die Partikelzahl in den künftigen Rechtsvorschriften zur nächsten Stufe von Emissionsgrenzwerten verschärft werden –

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt
Artikel 1 – Nummer -1 (neu)
Richtlinie 2000/25/EG
Artikel 1 – neue Spiegelstriche

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) In Artikel 1 werden folgende Spiegelstriche angefügt:

„– „Flexibilitätssystem“ die Ausnahmeregelung, nach der ein Mitgliedstaat das Inverkehrbringen einer beschränkten Anzahl von Motoren gemäß den Erfordernissen des Artikels 3a gestattet;

– „Motorkategorie“ die Klasse von Motoren der gleichen Leistungsstufe mit den gleichen Abgasemissionsgrenzwerten.“

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt
Artikel 1 – Nummer 1
Richtlinie 2000/25/EG
Artikel 3a – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. **In** Artikel 3a **wird der** folgende **Unterabsatz angefügt**: „Das Flexibilitätssystem gemäß Anhang IV Abschnitte 1.2, 1.2.1 und 1.2.2 gilt nur für **den Übergang von Stufe III A zu Stufe III B** und **ist bis 31. Dezember 2013 befristet**.“

Geänderter Text

1. Artikel 3a **erhält** folgende **Fassung**: „**Abweichend von Artikel 3 Absätze 1 und 2 sehen die Mitgliedstaaten vor, dass auf Antrag eines Zugmaschinenherstellers und unter der Bedingung, dass die Genehmigungsbehörde die maßgebliche Erlaubnis erteilt hat, eine begrenzte Anzahl von Zugmaschinen gemäß den Verfahren in Anhang IV in Betrieb genommen werden darf.** Das Flexibilitätssystem **tritt in Kraft, wenn eine bestimmte Stufe verbindlich wird, und bleibt während der Dauer dieser Stufe in Kraft. Im Rahmen eines Flexibilitätssystems werden Motoren gemäß den Anforderungen der Stufe zugelassen, die der jeweils geltenden Stufe unmittelbar vorausgegangen ist. Das Flexibilitätssystem gemäß Anhang IV Abschnitte 1.2, 1.2.1 und 1.2.2 gilt nur für die Stufe III B und bleibt für die Dauer von drei Jahren in Kraft.**“

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Artikel 1 – Nummer 2

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

2. Anhang IV **Abschnitt 1** erhält die Fassung des Anhangs I dieser Richtlinie.

Geänderter Text

2. Anhang IV erhält die Fassung des Anhangs I dieser Richtlinie.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.1

Vorschlag der Kommission

Anhang IV **Abschnitt 1** erhält folgende Fassung:

1.1. Außer während *des Übergangszeitraums von Stufe III A zu Stufe III B* beantragt **ein** Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei *seiner* Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, **im Zeitraum zwischen zwei Emissionsgrenzwertstufen** die in den Abschnitten 1.1.1 bzw. 1.1.2 angegebenen Mengen **von Motoren in Verkehr bringen** zu dürfen, **die die gegenwärtigen Emissionsgrenzwerte nicht erfüllen, aber für die vorangegangene Emissionsgrenzwertstufe genehmigt worden sind.**

Geänderter Text

Anhang IV erhält folgende Fassung:

1.1. **Ein** Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, beantragt bei **der** Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, die **Zugmaschinen gemäß den maßgeblichen Bestimmungen dieses Anhangs in Betrieb nehmen** zu dürfen. Außer während Stufe III B **übersteigt die Anzahl der Zugmaschinen nicht** die in den Abschnitten 1.1.1 und 1.1.2 angegebenen Mengen. **Die Motoren entsprechen den in Artikel 3a angeführten Erfordernissen.**

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.1.1

Vorschlag der Kommission

1.1.1. Die Zahl der nach einem Flexibilitätssystem in **Verkehr gebrachten** Motoren darf für jede Motorenkategorie 20 % der Zahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie **durchschnittlich** (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) **verkauften Motoren** nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen in **Verkehr bringt**, so wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen **vertrieben** hat.

Geänderter Text

1.1.1. Die Zahl der nach einem Flexibilitätssystem in **Betrieb genommenen** Motoren **und Zugmaschinen** darf für jede Motorenkategorie 20 % der Zahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie **in Betrieb genommenen Zugmaschinen** (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen in **Betrieb nimmt**, so wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen **in Betrieb genommen** hat.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.1.2

Vorschlag der Kommission

1.1.2. Abweichend von Abschnitt 1.1.1 **hat der Zugmaschinenhersteller ferner die Möglichkeit, für seine Motorenzulieferer gemäß dem Flexibilitätssystem das Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorenkategorien darf** die folgenden Werte nicht überschreiten:

Geänderter Text

1.1.2. Abweichend von Abschnitt 1.1.1 **darf** die Anzahl von **Zugmaschinen in jeder Leistungsstufe** die folgenden Werte nicht überschreiten:

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.1.2 – Tabelle – Überschriften

Vorschlag der Kommission

Motorkategorie (kW)

Anzahl **Motoren**

Geänderter Text

Motorleistungsstufe (kW)

Anzahl **Zugmaschinen**

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.2

Vorschlag der Kommission

1.2. Während **des Übergangszeitraums von Stufe III A zu Stufe III B** beantragt ein Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei **seiner** Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, **im Zeitraum zwischen zwei**

Geänderter Text

1.2. Während Stufe III B beantragt ein Zugmaschinenhersteller, der vom Flexibilitätssystem Gebrauch machen will, bei **der** Genehmigungsbehörde die Erlaubnis, die **Zugmaschinen gemäß den maßgeblichen Bestimmungen dieses**

Emissionsgrenzwertstufen die in den Abschnitten 1.2.1 bzw. 1.2.2 angegebenen Mengen **von Motoren in Verkehr bringen zu dürfen, die die gegenwärtigen Emissionsgrenzwerte nicht erfüllen, aber für die vorangegangene Emissionsgrenzwertstufe genehmigt worden sind.**

Anhangs in Betrieb nehmen zu dürfen. Die Anzahl der Zugmaschinen überschreitet nicht die in den Abschnitten 1.2.1 bzw. 1.2.2 angegebenen Mengen. Die Motoren entsprechen den in Artikel 3a angeführten Erfordernissen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.2.1

Vorschlag der Kommission

1.2.1. Die Zahl der nach einem Flexibilitätssystem in **Verkehr gebrachten** Motoren darf für jede Motorenkategorie **50 %** der Zahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie **durchschnittlich** (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) **verkauften Motoren** nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen in **Verkehr bringt**, so wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen **vertrieben** hat.

Geänderter Text

1.2.1. Die Zahl der nach einem Flexibilitätssystem in **Betrieb genommenen** Motoren **und Zugmaschinen** darf für jede Motorenkategorie **35 %** der Zahl der jährlich vom Zugmaschinenhersteller in der jeweiligen Motorenkategorie **in Betrieb genommenen Zugmaschinen** (berechnet als Durchschnitt der Verkäufe auf dem EU-Markt in den letzten fünf Jahren) nicht übersteigen. Falls ein Zugmaschinenhersteller erst seit weniger als fünf Jahren in der Union Zugmaschinen in **Betrieb nimmt**, so wird der Durchschnitt anhand des tatsächlichen Zeitraums berechnet, in dem der Zugmaschinenhersteller in der Union Zugmaschinen **in Betrieb genommen** hat.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.2.2

Vorschlag der Kommission

1.2.2. Abweichend von Abschnitt 1.2.1 **hat der Zugmaschinenhersteller ferner die**

Geänderter Text

1.2.2. Abweichend von Abschnitt 1.2.1 **darf die Anzahl von Zugmaschinen in**

Möglichkeit, für seine Motorenzulieferer gemäß dem Flexibilitätssystem das Inverkehrbringen einer festen Anzahl von Motoren zu beantragen. Die Anzahl der Motoren in den einzelnen Motorenkategorien darf die folgenden Werte nicht überschreiten:

jeder Leistungsstufe die folgenden Werte nicht überschreiten:

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.2.2 – Tabelle – Überschriften

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Motorkategorie (kW)

Motorleistungsstufe (kW)

Anzahl **Motoren**

Anzahl **Zugmaschinen**

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1.3. Der Zugmaschinenhersteller macht in seinem Antrag an **eine** Genehmigungsbehörde folgende Angaben:

1.3. Der Zugmaschinenhersteller macht in seinem Antrag an **die** Genehmigungsbehörde folgende Angaben:

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1.4. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde alle Angaben über die Umsetzung des Flexibilitätssystems, die die

1.4. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde alle **erforderlichen** Angaben über die Umsetzung des Flexibilitätssystems, die

Genehmigungsbehörde für ihre
Entscheidungsfindung anfordert.

die Genehmigungsbehörde für ihre
Entscheidungsfindung anfordert.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Nummer 1 – Abschnitt 1.5

Vorschlag der Kommission

1.5. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt alle sechs Monate den Genehmigungsbehörden aller Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine oder der Motor in Verkehr gebracht wird, einen Bericht über die Umsetzung des von ihm in Anspruch genommenen Flexibilitätssystems. In dem Bericht sind die kumulierten Zahlenangaben der Motoren und Zugmaschinen anzugeben, die gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht worden sind; ferner die Seriennummern des Motors und der Zugmaschine und die Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine in Betrieb genommen worden ist. Dieses Verfahren wird so lange fortgesetzt, wie ein Flexibilitätssystem verwendet wird.

Geänderter Text

1.5. Der Zugmaschinenhersteller übermittelt alle sechs Monate den Genehmigungsbehörden aller Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine oder der Motor in Verkehr gebracht wird, einen Bericht über die Umsetzung des von ihm in Anspruch genommenen Flexibilitätssystems. In dem Bericht sind die kumulierten Zahlenangaben der Motoren und Zugmaschinen anzugeben, die gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht worden sind; ferner die Seriennummern des Motors und der Zugmaschine und die Mitgliedstaaten, in denen die Zugmaschine in Betrieb genommen worden ist. Dieses Verfahren wird **ohne jegliche Ausnahme** so lange fortgesetzt, wie ein Flexibilitätssystem verwendet wird.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Abschnitt 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. TÄTIGKEITEN DES MOTORENHERSTELLERS

2.1. Im Rahmen eines nach *den Nummern 1 und 3 dieses Anhangs* genehmigten Flexibilitätssystems kann ein Motorenhersteller Motoren *in*

Verkehr bringen.

2.2. Der Motorenhersteller muss gemäß den Erfordernissen von Anhang I Nummer 5 diese Motoren mit folgender Aufschrift kennzeichnen: „Motor wird gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht“.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt

Anhang I

Richtlinie 2000/25/EG

Anhang IV – Abschnitt 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. TÄTIGKEITEN DER GENEHMIGUNGSBEHÖRDE

3.1. Die Genehmigungsbehörde prüft den Inhalt des Antrags auf Inanspruchnahme des Flexibilitätssystems und die beigefügten Unterlagen. Daraufhin unterrichtet sie den Zugmaschinenhersteller von ihrer Entscheidung, die Inanspruchnahme des Flexibilitätssystems wie beantragt zu genehmigen bzw. nicht zu genehmigen.