

RICHTLINIE 96/69/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 8. Oktober 1996

zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100a,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189b des Vertrags ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Es müssen Maßnahmen im Rahmen der Verwirklichung der Ziele des Binnenmarktes ergriffen werden. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.
- (2) Im ersten Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für den Umweltschutz ⁽⁴⁾, das am 22. November 1973 vom Rat verabschiedet wurde, wird dazu aufgefordert, den neuesten wissenschaftlichen Fortschritten bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Abgase aus Kraftfahrzeugen Rechnung zu tragen und die bereits erlassenen Richtlinien in diesem Sinne anzupassen. Im fünften Aktionsprogramm, dessen allgemeines Konzept der Rat mit seiner Entschluß vom 1. Februar 1993 ⁽⁵⁾ gebilligt hat, sind weitere Anstrengungen im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung der derzeitigen Schadstoffemissionsniveaus der Kraftfahrzeuge vorgesehen.
- (3) Das Ziel der Verringerung der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen sowie die Durchführung des Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge können nicht in ausreichendem Maße von den einzelnen Mitgliedstaaten erreicht werden. Sie können wirkungsvoller auf Gemeinschaftsebene durch die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge erzielt werden.

(4) Es wird allgemein eingeräumt, daß die Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft zu einer schwerwiegenden Umweltbelastung geführt hat und daß die Gefahr besteht, daß sie zu einer weiter ansteigenden Umweltbelastung führen wird. Die bisherigen offiziellen Prognosen über die Zunahme der Verkehrsdichte in der Gemeinschaft sind von der tatsächlichen Entwicklung in der gesamten Gemeinschaft übertroffen worden. Deshalb müssen für alle Kraftfahrzeuge sehr strenge Abgasnormen festgelegt werden.

(5) Die Kommission hat 1993 ein Europäisches Programm über Emissionen, Kraftstoffe und Motor-technologien (EPEFE) verabschiedet. Es soll gewährleisten, daß in den künftigen Vorschlägen für Richtlinien über Schadstoffemissionen sowohl für die Umwelt und den Verbraucher als auch für die Wirtschaft optimale Lösungen angestrebt werden. Das Programm betrifft Verunreinigungen, die von Kraftfahrzeugen und den für ihren Antrieb benutzten Kraftstoffen verursacht werden.

(6) Die Richtlinie 70/220/EWG ⁽⁶⁾ über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge stellt eine der Einzelrichtlinien des Typpengenehmigungsverfahrens dar, das durch die Richtlinie 70/156/EWG ⁽⁷⁾ festgelegt wurde.

(7) In der Richtlinie 70/220/EWG sind die Grenzwerte für Emissionen von Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen aus den Motoren dieser Kraftfahrzeuge festgelegt. Diese Grenzwerte wurden zum ersten Mal durch die Richtlinie 74/290/EWG des Rates ⁽⁸⁾ herabgesetzt und aufgrund der Richtlinie 77/102/EWG der Kommission ⁽⁹⁾ durch Grenzwerte für zulässige Stickoxidemissionen ergänzt. Die Grenzwerte für diese drei Schadstoffe wurden mit den Richtlinien 78/665/EWG der Kommission ⁽¹⁰⁾, 83/351/EWG des Rates ⁽¹¹⁾ und 88/76/EWG des Rates ⁽¹²⁾ schrittweise gesenkt. Grenzwerte für die Emissionen luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren wurden durch die Richtlinie 88/436/EWG ⁽¹³⁾ festgelegt. Verschärfte europä-

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 390 vom 31. 12. 1994, S. 26, und ABl. Nr. C 19 vom 23. 1. 1996, S. 13.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 201 vom 26. 7. 1993, S. 9.

⁽³⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 20. September 1995 (ABl. Nr. C 269 vom 16. 10. 1995, S. 82), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 22. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 37 vom 9. 2. 1996, S. 23) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 9. 5. 1996 (ABl. Nr. C 152 vom 27. 5. 1996, S. 44).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. C 112 vom 20. 12. 1973, S. 1.

⁽⁵⁾ ABl. Nr. C 138 vom 17. 5. 1993, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. Nr. L 76 vom 6. 4. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG. (ABl. Nr. L 100 vom 19. 4. 1994, S. 42).

⁽⁷⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 95/54/EG der Kommission (ABl. Nr. L 266 vom 8. 11. 1995, S. 1).

⁽⁸⁾ ABl. Nr. L 159 vom 15. 6. 1974, S. 61.

⁽⁹⁾ ABl. Nr. L 32 vom 3. 2. 1977, S. 32.

⁽¹⁰⁾ ABl. Nr. L 223 vom 14. 8. 1978, S. 48.

⁽¹¹⁾ ABl. Nr. L 197 vom 20. 7. 1983, S. 1.

⁽¹²⁾ ABl. Nr. L 36 vom 9. 2. 1988, S. 1.

⁽¹³⁾ ABl. Nr. L 214 vom 6. 8. 1988, S. 1.

ische Normen für Emissionen gasförmiger Schadstoffe von Personenkraftwagen mit einem Hubraum unter 1 400 cm³ wurden durch die Richtlinie 89/458/EWG⁽¹⁾ festgelegt. Diese Normen wurden auf alle Personenkraftwagen unabhängig von ihrem Hubraum auf der Grundlage eines verbesserten europäischen Prüfverfahrens, das einen außerstädtischen Fahrzyklus einschließt, erweitert. Durch die Richtlinie 91/441/EWG⁽²⁾ wurden Anforderungen an die Verdunstungsemissionen und die Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Fahrzeugkomponenten sowie strengere Normen für Partikelschadstoffe von Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren ausgerüstet sind, eingeführt. Personenkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als sechs Insassen, einschließlich Fahrer, ausgelegt sind oder deren Höchstmasse mehr als 2 500 kg beträgt, leichte Nutzfahrzeuge und Geländefahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, wurden, unter Berücksichtigung der spezifischen Merkmale dieser Fahrzeuge, durch die Richtlinie 93/59/EWG⁽³⁾ ebenso strengen Normen unterworfen, wie sie für Personenkraftwagen gelten. Die Normen für Personenkraftwagen wurden durch die Richtlinie 94/12/EG, durch die auch ein neues Verfahren zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion eingeführt wurde, noch verschärft. Die Normen für leichte Nutzfahrzeuge müssen denen für Personenkraftwagen angeglichen werden, damit sie mindestens ebenso streng sind wie diejenigen für Personenkraftwagen.

(8) Die von der Kommission auf diesem Gebiet durchgeführten Arbeiten haben gezeigt, daß die besten Technologien, über die die Industrie der Gemeinschaft zur Zeit verfügt, weiter vervollkommen werden können, so daß leichte Nutzfahrzeuge erheblich herabgesetzte Emissionsgrenzwerte einhalten können. Das gleiche gilt für sich abzeichnende neue Technologien. Die vorgeschlagenen Normen werden sowohl auf die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen als auch auf die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion Anwendung finden, da das geänderte Verfahren für die Probenahme und die statistische Auswertung eine Streichung der Toleranzen bei den Grenzwerten ermöglicht, die in den vorhergehenden Stufen der Richtlinie 70/220/EWG vorgesehen waren.

(9) Die Kommission hat geprüft, ob eine Zusammenlegung der Fahrzeuggruppen II und III durchführbar ist, und sie hat die tatsächliche Betriebsweise von leichten Nutzfahrzeugen im städtischen und außerstädtischen Verkehr und die besonderen Merkmale dieser Fahrzeuge untersucht.

(10) Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die die Gemeinschaftsvorschriften erfüllen, durch steuerliche Anreize zu fördern, die den Vertragsbestimmungen

und bestimmten Voraussetzungen durch die Verzerrungen auf dem Binnenmarkt vermieden werden sollen, genügen müssen. Das Recht der Mitgliedstaaten, Emissionen von Schadstoffen und anderen Stoffen in die Berechnungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuern einzubeziehen, wird durch diese Richtlinie nicht berührt.

(11) Die Verpflichtung zur vorherigen Unterrichtung gemäß dieser Richtlinie gilt unbeschadet der Unterrichtungsverpflichtungen gemäß anderen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts, insbesondere nach Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags.

(12) Das Europäische Parlament und der Rat sollten spätestens am 31. Dezember 1997 die Vorschriften für die im Jahr 2000 beginnende Stufe erlassen, und zwar auf der Grundlage eines von der Kommission spätestens am 30. Juni 1996 vorzulegenden Vorschlags, mit dem eine erhebliche Verringerung der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen bezweckt wird.

(13) Die Maßnahmen zur Verringerung der luftverunreinigenden Emissionen ab dem Jahr 2000 sind Teil eines integrierten und vielschichtigen Konzepts, das sämtliche Maßnahmen zur Verringerung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr umfaßt. Alle in Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EWG aufgeführten Parameter sind einschlägig. Im Hinblick auf die Anforderungen des Jahres 2000 müßte die Zielsetzung für leichte Nutzfahrzeuge darin bestehen, daß ebenso strenge Anforderungen wie für Personenkraftwagen festgelegt werden, und zwar unter Nutzung einer Emissionsbegrenzungstechnologie von einheitlicher technischer Qualität; dabei ist den besonderen Merkmalen leichter Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen, und bei Fahrzeugen der Gruppen II und III der Klasse N1 müssen geeignete Vorschriften für die Dauerhaltbarkeit berücksichtigt werden. Die Kommission muß die Untersuchungen über die Aspekte Umwelt, Technologien und Kosten-Nutzen-Verhältnis durchführen und vor Ende Juni 1996 quantitative Ziele für die ab dem Jahr 2000 anwendbaren Gemeinschaftsmaßnahmen vorlegen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Richtlinie 70/220/EWG wird entsprechend dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

(1) Ab 1. Oktober 1996 erkennen die Mitgliedstaaten für die Zwecke des Artikels 4 Absatz 1 und des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG die Erfüllung der Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die vorliegende Richtlinie geänderten Fassung an.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 242 vom 30. 8. 1991, S. 1.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 186 vom 28. 7. 1993, S. 21.

(2) Ab 1. Januar 1997 dürfen die Mitgliedstaaten für Fahrzeuge der Gruppe I und ab 1. Januar 1998 für Fahrzeuge der Gruppen II und III für einen Fahrzeugtyp aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen

- die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG oder
- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung, soweit nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wird,

nicht mehr erteilen, wenn dieser Kraftfahrzeugtyp die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die vorliegende Richtlinie geänderten Fassung nicht erfüllt.

(3) Von den Mitgliedstaaten werden ab 1. Oktober 1997 für Fahrzeuge der Gruppe I und ab 1. Oktober 1998 für Fahrzeuge der Gruppen II und III

- Konformitätsbescheinigungen, die gemäß den Vorschriften der Richtlinie 70/156/EWG für neue Fahrzeuge ausgestellt wurden, aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 1 derselben Richtlinie nicht mehr anerkannt und
- die Zulassung, der Verkauf und die Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen, für die keine Konformitätsbescheinigung gemäß den Vorschriften der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellt wurde, aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen verweigert, soweit nicht Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht wird,

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die vorliegende Richtlinie geänderten Fassung nicht erfüllt sind.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die vorliegende Richtlinie geänderten Fassung entsprechen. Diese Anreize müssen die Bestimmungen des Vertrags einhalten und nachstehende Bedingungen erfüllen:

- Sie müssen für alle neuen Fahrzeuge gelten, die in einem Mitgliedstaat auf den Markt gebracht werden und vorzeitig die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die vorliegende Richtlinie geänderten Fassung erfüllen;
- sie enden zu dem in Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der Emissionsgrenzwerte für neue Kraftfahrzeuge;
- sie müssen bei den einzelnen Kraftfahrzeugtypen jeweils unter den tatsächlichen Mehrkosten der zum

Zweck der Einhaltung der festgelegten Werte eingeführten technischen Lösungen einschließlich der Kosten für deren Einbau in das Fahrzeug liegen.

Die Kommission ist so rechtzeitig über Vorhaben zu unterrichten, die auf die Einführung oder die Änderung steuerlicher Anreize im Sinne des Absatzes 1 abzielen, daß sie dazu Stellung nehmen kann.

Artikel 4

Das Europäische Parlament und der Rat beschließen nach Maßgabe des Vertrags spätestens am 31. Dezember 1997 über Vorschläge für eine weitere Stufe von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen, die unter diese Richtlinie fallen; diese Vorschläge sind von der Kommission spätestens am 30. Juni 1996 zu unterbreiten. Die betreffenden Maßnahmen gelten ab dem Jahr 2000.

Die Kommission legt ihren Vorschlägen das in Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG dargelegte Konzept zugrunde.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Oktober 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 6

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 8. Oktober 1996.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Der Präsident
K. HÄNSCH

*Im Namen des
Rates*

Der Präsident
P. RABBITTE

ANHANG

Änderungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 93/59/EWG

Die Tabelle in Abschnitt 5.3.1.4 erhält folgende Fassung:

Fahrzeugklasse/ -gruppe		Grenzwerte					
		Bezugs- masse RW (kg)	Masse des Kohlenmonoxids		Summe der Massen der Kohlen- wasserstoffe und Stickoxide		Partikelmasse L ₃ (g/km)
Klasse	Gruppe		L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		
			Benzin	Diesel	Benzin	Diesel ⁽¹⁾	Diesel ⁽¹⁾
M ⁽²⁾	—	alle	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1 ⁽²⁾	Gruppe I	RW ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	Gruppe II	1 250 < RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,6	1,0	0,12
	Gruppe III	1 700 < RW	5,0	1,5	0,7	1,2	0,17

⁽¹⁾ Bis zum 30. September 1999 gelten für Fahrzeuge, die mit Dieselmotoren mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind, die folgende Grenzwerte L₂ und L₃:

	L ₂	L ₃
— Klasse M ⁽²⁾ und N1 ⁽²⁾ Gruppe I:	0,9	0,10
— Klasse N1 ⁽²⁾ Gruppe II:	1,3	0,14
— Klasse N1 ⁽²⁾ Gruppe III:	1,6	0,20

⁽²⁾ Ausgenommen:

- Fahrzeuge mit mehr als sechs Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes,
- Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg.

⁽³⁾ Und die Fahrzeuge der Klasse M nach Fußnote ⁽²⁾.