



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 20.02.1997
KOM(97) 61 endg.

96/0164 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von
Kraftfahrzeugen und zur Änderung der
Richtlinien 70/156/EWG und 70/220/EWG

(gemäß Artikel 189 a, Absatz 2 des EG-Vertrages
von der Kommission vorgelegt)

Begründung

1. Hintergrund

1.1. Ziel des Vorschlags

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Vorschlag über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 70/220/EWG des Rates (KOM(96) 248 endg.) durch Maßnahmen für leichte Nutzfahrzeuge (internationale Fahrzeugklasse N₁) ergänzt werden. Diese Fahrzeugklasse fällt unter den Geltungsbereich beider Richtlinien.

Die auf der Grundlage des Auto-Öl-Programms entwickelte und in obigem Vorschlag dargelegte globale Gemeinschaftsstrategie hat die Verminderung der luftverunreinigenden Emissionen aller Klassen von Kraftfahrzeugen zum Ziel. Die in diesem Vorschlag enthaltenen technischen Maßnahmen waren jedoch auf Personenkraftwagen beschränkt, da die Entscheidung über die Grenzwerte für die derzeitige (1997/1998) Stufe der Anforderungen für leichte Nutzfahrzeuge noch anhängig war. Da diese Grenzwerte durch die Richtlinie 96/69/EG vom 1. November 1996 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG inzwischen endgültig festgelegt wurden, ist es nunmehr möglich, den ursprünglichen Vorschlag zu ergänzen, um die Parallelität der Emissionsstandards für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach dem Jahr 2000 zu gewährleisten. Für letztere Fahrzeuge würden dann ebenso strenge Emissionsvorschriften gelten wie für Personenkraftwagen. Aus diesem Grund wird der Vorschlag der Kommission vom Juni 1996 (KOM(96) 248 endg.) durch diesen Vorschlag geändert.

Ferner wird vorgeschlagen, Artikel 5 der Richtlinie 70/220/EWG über die Anpassung der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG an den technischen Fortschritt zu ändern und die Möglichkeit der Erweiterung der Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse M₁ und N₁ auf Fahrzeuge der Klassen M₂ und N₂ zu streichen.

2. Rechtsgrundlage

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird der frühere Vorschlag der Kommission (KOM(96) 248 endg.), der auf Artikel 100 a des Vertrags beruhte, geändert. Die Vorschläge erfolgen daher ebenfalls auf der Grundlage von Artikel 189 a, Absatz 2 des EG-Vertrages.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Teil des europäischen Typgenehmigungssystems für Kraftfahrzeuge, und ihre Einhaltung wird für von den nationalen Behörden zu erteilende neue Typgenehmigungen verbindlich vorgeschrieben sein. Die Maßnahmen entsprechen dem traditionellen, in diesem Bereich verfolgten Rechtssetzungskonzept, das insbesondere die vollständige Harmonisierung aller relevanten technischen Vorschriften vorsieht.

3. Inhalt des Vorschlags

3.1. Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge für das Jahr 2000/2001

Im Einklang mit den Ergebnissen des Auto-Öl-Programms schlägt die Kommission vor, die Emissionsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge zu verschärfen und durch die Hinzufügung neuer Anforderungen zu verbessern. Es wird vorgeschlagen, daß diese Maßnahmen (die nachstehend im einzelnen erörtert werden), wie folgt gelten:

- ab dem Jahr 2000 für neue Fahrzeugtypen der Gruppe I,
- ab dem Jahr 2001 für neue Fahrzeugtypen der Gruppen II und III,
- ab dem Jahr 2001 für alle neuen Fahrzeuge der Gruppe I
- ab dem Jahr 2002 für alle neuen Fahrzeuge der Gruppen II und III.

Mit diesen Inkraftsetzungsterminen soll unter Berücksichtigung der in der Richtlinie 96/69/EG festgelegten Umsetzungsfristen für die vorhergehende Stufe von Emissionsvorschriften die Stabilität des ordnungspolitischen Rahmens für die betroffenen Fahrzeuge gewährleistet werden, und sie sollen es der Industrie ermöglichen, die erforderlichen Anpassungen vorzunehmen, um die Einhaltung der vorgeschlagenen Grenzwerte sicherzustellen.

Ferner sollte eine zweite, ab dem Jahr 2005 für neue Fahrzeugtypen geltende Regelungsstufe vorgesehen werden. Wie im Fall der Pkw-Emissionen muß dies vom Rat und vom Parlament nach Vorlage eines neuen Kommissionsvorschlags im Jahre 1998 (siehe nachstehend) bestätigt werden.

Die vorgeschlagenen (im verbesserten europäischen Prüfzyklus der Richtlinie 91/441/EWG ohne die Leerlaufzeit von 40 Sekunden gemessenen) neuen Grenzwerte, die ab dem Jahr 2000/2001 anzuwenden sind, stellen gegenüber den Emissionsvorschriften der Stufe 1997 folgende Verminderungen dar:

- 40 % Stickoxide, 40 % Kohlenwasserstoffe insgesamt und 30 % Kohlenmonoxid für leichte Nutzfahrzeuge mit Benzinmotor,
- 20 % Stickoxide, 65 % Kohlenwasserstoffe, 40 % Kohlenmonoxid und 35 % Partikelbestandteile für leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor.

3.2. Onboard-Diagnosesysteme (OBD) für leichte Nutzfahrzeuge

OBD-Systeme wurden im Rahmen des Auto-Öl-Programms als kosteneffizientes Mittel aufgezeigt, die Emissionen von Kraftfahrzeugen während ihrer ganzen Lebensdauer wirksam zu überwachen. Die Kommission schlägt daher vor, die OBD-Vorschriften auch auf leichte Nutzfahrzeuge anzuwenden. Für Fahrzeuge mit Benzinmotoren ist die Technologie bereits erprobt, für Dieselmotoren ist die OBD-Technologie jedoch weitaus weniger entwickelt. Daher schlägt die Kommission vor, daß die Vorschriften für leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor in einer ersten Stufe fakultativ sind.

3.3. Zweite Stufe des Jahres 2005 für leichte Nutzfahrzeuge und steuerliche Anreize

In dem Vorschlag sind ferner indikative, in einer zweiten Stufe anzuwendende Grenzwerte angegeben, um die Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen im Jahre 2005 weiter herabzusetzen. Diese indikativen Grenzwerte können von den Mitgliedstaaten in der gleichen Weise angewandt werden wie jene, die in der Pkw-Richtlinie vorgesehen sind, daß heißt bei der Gewährung steuerlicher Anreize zur Förderung der vorzeitigen Vermarktung schadstoffarmer Fahrzeuge.

3.4. Artikel 5 der Richtlinie 70/220/EWG

In Artikel 5 der Richtlinie 70/220/EWG ist vorgesehen, daß Änderungen der Anhänge I bis VII - den früheren Anhängen der Richtlinie 70/220/EWG zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung - entsprechend dem Verfahren nach Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. In der Zwischenzeit wurde die Richtlinie durch zahlreiche weitere Anhänge ergänzt, und es erscheint zweckmäßig, daß künftig alle Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG entsprechend dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Verfahren an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. Daher wird eine Änderung vorgeschlagen, nach der solche Anpassungen vorgenommen werden können.

3.5. Streichung der Erweiterung der Typgenehmigung

Bisher dürfen auf Antrag des Herstellers Typgenehmigungen nach der Richtlinie 70/220/EWG von Fahrzeugen mit Dieselmotoren der Klassen M_1 und N_1 , für die die Typgenehmigung bereits erteilt wurde, auf Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 840 kg erweitert werden. Normalerweise ist für solche Fahrzeuge der Klassen M_2 und N_2 eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 88/77/EWG erforderlich. Es erscheint jedoch bei Verwendung der gleichen Technologie leichter, für diese Fahrzeuge die Einhaltung der Richtlinie 70/220/EWG zu erzielen als mit der Richtlinie 88/77/EWG.

Um für diese Fahrzeuge ein durchführbares Typgenehmigungsverfahren und einen weitaus besseren Umweltschutz sicherzustellen, erscheint es zweckmäßig, diese Möglichkeit der Erweiterung von Typgenehmigungen, die für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 840 kg erteilt wurden, zu streichen.

Geänderter Vorschlag
für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von
Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und
70/220/EWG

1. Erwägungsgründe:

a. Der fünfte Erwägungsgrund erhält folgenden Wortlaut:

“ ... aus einer Kostenwirksamkeitsanalyse im Rahmen des Auto-Öl-Programms geht hervor, daß eine weitere Verbesserung der Fahrzeug-Technologie erforderlich ist, um die Luftqualitätsziele des Jahres 2010, die in der Mitteilung der Kommission über das Auto-Öl-Programm beschrieben werden, zu erreichen.”

b. Der sechste Erwägungsgrund erhält folgenden Wortlaut:

“ Die Verbesserung der Vorschriften für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge in der Richtlinie 70/220/EWG ist Teil einer kohärenten globalen Gemeinschaftsstrategie, die auch eine Revision der Vorschriften für ~~leichte Nutzfahrzeuge~~ und schwere Nutzfahrzeuge ab dem Jahr 2000, eine Verbesserung der Kraftstoffe und eine genauere Überprüfung der Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen umfaßt. Neben diesen Maßnahmen werden allerdings zusätzliche kostenwirksame Maßnahmen erforderlich sein, um die Luftqualitätskriterien in den am stärksten belasteten Gebieten einzuhalten.”

c. Der achte Erwägungsgrund erhält folgenden Wortlaut:

“Eine Herabsetzung der ab dem Jahr 2000 geltenden Grenzwerte der Prüfung Typ I um 40 % der Stickoxide, 40 % der Kohlenwasserstoffe insgesamt, 30 % des Kohlenmonoxids für Pkw mit Benzinmotor und leichte Nutzfahrzeuge mit Benzinmotor, um 20 % der Stickoxide, 20 % des kombinierten Werts für Kohlenwasserstoffe plus Stickoxide, 40 % des Kohlenmonoxids, 35 % der Partikelbestandteile für Pkw mit Dieselmotor mit indirekter Einspritzung und 40 % der Stickoxide, 40 % des kombinierten Werts für Kohlenwasserstoffe plus Stickoxide, 40 % des Kohlenmonoxids und 50 % der Partikelbestandteile für Pkw mit Dieselmotor mit Direkteinspritzung, 20 % der Stickoxide, 65 % der Kohlenwasserstoffe, 40 % des Kohlenmonoxids und 35 % der Partikelbestandteile für leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor wird als unerläßlich erachtet, um mittelfristig zufriedenstellende Luftqualitätswerte zu erzielen. Diese Verminderungen gelten für Kohlenwasserstoffe und Stickoxide unter der Annahme, daß Stickoxide jeweils 45 % bzw. 80 % des Gewichts des für ~~leichte Nutzfahrzeuge mit Benzin- bzw. Dieselmotor~~ gemessenen kombinierten Werts gemäß der Richtlinie 94/12/EG und der Richtlinie 96/69/EG ausmachen.

Zur Überwachung der Emissionen beider Schadstoffe werden nunmehr für Fahrzeuge mit Benzinmotor getrennte Grenzwerte festgelegt. Für Dieselfahrzeuge, für die die Vorschriften der Stufe 2000 am schwierigsten einzuhalten sind, wird ein kombinierter Grenzwert beibehalten, um die Konstruktion neuer Motoren zu erleichtern. Bei diesen Verminderungen sollen die Auswirkungen einer ebenfalls erfolgten Änderung des Prüfzyklus auf die tatsächlichen Emissionen berücksichtigt werden, bei der die Emissionen nach einem Kaltstart besser repräsentiert werden ("Streichung der Leerlaufzeit von 40 Sekunden")."

d. Nach dem 15. Erwägungsgrund werden die folgenden neuen Erwägungsgründe mit folgendem Wortlaut angefügt:

"In Artikel 5 der Richtlinie 70/220/EWG ist vorgesehen, daß die zur Anpassung der technischen Vorschriften an den technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen der Anhänge I bis VII nach dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Verfahren an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. Die Richtlinie ist inzwischen durch eine Reihe weiterer Anhänge ergänzt worden, und es ist zweckmäßig, daß künftig alle Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG nach dem in Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Verfahren an den technischen Fortschritt angepaßt werden können.

Bisher dürfen auf Antrag des Herstellers Typgenehmigungen nach der Richtlinie 70/220/EWG von Fahrzeugen mit Dieselmotoren der Klassen M₁ und N₁, für die die Typgenehmigung bereits erteilt wurde, auf Fahrzeuge der Klassen M₂ und N₂ mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 840 kg erweitert werden. Normalerweise ist für solche Fahrzeuge der Klassen M₂ und N₂ eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 88/77/EWG erforderlich. Aus Gründen der ordnungspolitischen Kohärenz und der Notwendigkeit eines besseren Schutzes der Umwelt ist es jedoch zweckmäßig, diese Möglichkeit der Erweiterung der Typgenehmigung zu streichen."

2. Artikel 2 erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 2

Die Richtlinie 70/220/EWG wird hiermit wie folgt geändert:

1. In Artikel 5 werden die Worte "Anhänge I bis VII" ersetzt durch "die Anhänge".
2. Die Anhänge werden gemäß dem Anhang dieser Richtlinie geändert."

3. Artikel 3 erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 3

1. Ab dem 1. Januar 1998 erkennen die Mitgliedstaaten die Übereinstimmung mit den Anforderungen der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 und des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG an.

2. Ab dem 1. Januar 2000 dürfen die Mitgliedstaaten für Fahrzeuge der Klasse M, gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG - ausgenommen Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als sechs Insassen einschließlich des Fahrers und Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg - und für Fahrzeuge der Gruppe I sowie ab dem 1. Januar 2001 für Fahrzeuge der Gruppen II und III, gemäß der Tabelle unter 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG, aus Gründen, die sich auf die Luftverunreinigung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen beziehen

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

nicht mehr erteilen, wenn dieser neue Fahrzeugtyp die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt.

Für die Prüfung Typ I sind die in der Zeile A und C der Tabelle unter 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG angegebenen Grenzwerte zu verwenden.

3. Von den Mitgliedstaaten werden ab dem 1. Januar 2001 für Fahrzeuge der Klasse M - ausgenommen Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als sechs Insassen einschließlich des Fahrers und Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg - und Fahrzeuge der Gruppe I, ab 1. Januar 2002 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 die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht werden.

wenn die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, nicht erfüllt sind.

Für die Prüfung Typ I sind die in den Zeilen A und C der Tabelle unter 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG angegebenen Grenzwerte zu verwenden.

4. Bis zu den in den Absätzen 2 und 3 angegebenen Terminen wird die Typgenehmigung gemäß den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 96/69/EG erteilt. Die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion wird ebenfalls gemäß den Vorschriften dieser Richtlinie durchgeführt."

4. Artikel 4 erhält folgenden Wortlaut:

"Artikel 4

Die Mitgliedstaaten dürfen steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie 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 entweder die in den Zeilen A und C der Tabelle unter Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, oder die in den Zeilen B und D der gleichen Tabelle genannten indikativen Grenzwerte einhalten;
- sie enden zu dem in Artikel 3 Absatz 3 verbindlich festgelegten Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der Emissionsgrenzwerte für neue Kraftfahrzeuge oder am 1. Januar 2005 im Fall der Anwendung der in den Zeilen B und D der Tabelle unter Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG angegebenen indikativen Grenzwerte;
- 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 über Vorhaben, die auf die Einführung oder die Änderung steuerlicher Anreize im Sinne von Absatz 1 abzielen, so rechtzeitig zu unterrichten, daß sie dazu Stellung nehmen kann."

5. Nummer 3 des Anhangs erhält folgenden Wortlaut:

"Abschnitt 1 erhält folgenden Wortlaut:

"1. GELTUNGSBEREICH

Diese Richtlinie gilt für:

- die Auspuffemissionen, Verdunstungsemissionen, Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse, die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor

und

- die Auspuffemissionen, die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen sowie von On-Board-Diagnosesystemen (OBD-Systemen) von Fahrzeugen der Klasse M₁ und N₁⁽¹⁾ mit Dieselmotor,

die unter Artikel 1 der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 83/351/EWG⁽²⁾ fallen, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse N₁, deren Typgenehmigung nach der Richtlinie 88/77/EWG⁽³⁾ erteilt wurde." "

⁽¹⁾ Gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 197 vom 20.7.1983, S. 1.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 36 vom 9.2.1988, S. 33.

6. Nummer 10 des Anhangs:

Die Tabelle wird durch folgende neue Tabelle ersetzt:

“Typgenehmigungs- prüfung	Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N	Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M₁ und N₁
Typ I	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	Ja (Masse ≤ 3,5 t)
Typ II	Ja (Masse > 3,5 t)	-
Typ III	Ja	-
Typ IV	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	-
Typ V	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	Ja (Masse ≤ 3,5 t)
Einhaltung im Betrieb (Abschnitt 8)	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	Ja (Masse ≤ 3,5 t)
On-board-Diagnose (Abschnitt 9)	Ja (Insassen ≤ 6) (Masse ≤ 3,5 t)	Fakultativ
Bedingungen für die Erweiterung	Abschnitt 6	Abschnitt 6 -M₂ und N₂ mit Bezugsmasse bis zu 2840 kg”

7. Nummer 11 des Anhangs erhält folgenden Wortlaut:

“Abschnitt 5.3.1.4:

Die Tabelle wird durch folgende Tabelle ersetzt:

“ *Tabelle 1.5.3.1.4.*

			Bezugsmasse	Grenzwerte								
				Masse des Kohlenmonoxids		Masse der Kohlenwasserstoffe		Masse der Stickoxide		Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide		Partikelmasse ⁽¹⁾
				(RW)	(CO)	(HC)	(NO _x)	(HC + NO _x)	(PM)			
			(kg)	L1 (g/km)	L2 (g/km)	L3 (g/km)	L2 + L3 (g/km)	L4 (g/km)				
Klasse		Gruppe		Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Diesel
A (2000)	M ⁽²⁾	-	alle	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
B (2005) *	M ⁽²⁾	-	alle	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
C (2000)	N ₁ ⁽³⁾	I	RW≤1250	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
		II	1250<RW≤1700	4,17	0,80	0,25	-	0,18	0,65	-	0,72	0,08
		III	1700<RW	5,22	0,95	0,29	-	0,21	0,78	-	0,86	0,11
D (2005) *	N ₁ ⁽³⁾	I	RW≤1250	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
		II	1250<RW≤1700	1,81	0,63	0,13	-	0,10	0,33	-	0,39	0,04
		III	1700<RW	2,27	0,74	0,15	-	0,11	0,39	-	0,46	0,06

(¹) Für Dieselmotoren.

(²) Ausgenommen: - Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als sechs Insassen einschließlich des Fahrers,
- Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg.

(³) und Fahrzeuge der Klasse M die in der Anmerkung 2 beschrieben sind.

(*) Indikative Grenzwerte für neue Fahrzeugtypen ab dem 1. Januar 2005, die vom Rat und vom Europäischen Parlament bestätigt werden müssen. Diese Grenzwerte können für steuerliche Anreize gemäß Artikel 3 der Richtlinie [Nummer der vorliegenden Änderungsrichtlinie] herangezogen werden.”

8. Nummer 14 des Anhangs:

Abschnitt 9.1 erhält folgenden Wortlaut:

"9.1. Fahrzeuge

- der Klasse M⁽¹⁾ mit einer Höchstmasse von bis zu 3 500 kg und
- der Klasse N₁⁽¹⁾

mit Fremdzündungsmotor sind mit einem On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) zur Emissionsüberwachung gemäß Anhang XI auszurüsten. Werden andere Fahrzeuge der Klassen M und N mit einem solchen System ausgerüstet, muß dieses den Vorschriften von Anhang XI entsprechen."

9. Nummer 26 des Anhangs:

a. Abschnitt 1 (des Anhangs XI) erhält folgenden Wortlaut:

"1. Geltungsbereich

Dieser Anhang behandelt die funktionellen Aspekte von On-Board-Diagnosesystemen (*On-Board-Diagnostics* - OBD) zur Emissionsüberwachung aller mit Fremdzündungsmotoren (Ottomotoren) ausgerüsteten Kraftfahrzeuge der

- Klasse M⁽¹⁾ mit einer Höchstmasse von bis zu 3 500 kg und
- Klasse N₁⁽¹⁾

sowie aller mit Selbst- oder Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren) ausgerüsteten Kraftfahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ im Sinne des Artikels 1 dieser Richtlinie."

⁽¹⁾ Gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG.

b. Abschnitt 5.3.2 (des Anhangs XI) erhält folgenden Wortlaut:

“5.3.2. Das OBD-System muß die Fehlfunktion eines emissionsrelevanten Bauteils oder Systems anzeigen, wenn diese Fehlfunktion dazu führt, daß die Abgasemissionen die in der Tabelle XI 5.3.2 angegebenen Grenzwerte übersteigen.

Tabelle XI.5.3.2.

			Bezugsmasse	Grenzwerte						
				Masse des Kohlenmonoxids	Masse der Kohlenwasserstoffe	Masse der Stickoxide	Partikelmasse ⁽¹⁾			
			(RW)	(CO)	(HC)	(NO _x)	(PM)			
			(kg)	L1 (g/km)	L2 (g/km)	L3 (g/km)	L4 (g/km)			
Klasse	Gruppe			Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Diesel
A(2000)	M ⁽²⁾	-	alle	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
B(2005)	M ⁽²⁾	-	alle	1,4	2,5	0,2	0,2	0,3	0,6	0,09
C(2000)	N ₁ ⁽³⁾	I	RW≤1250	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
		II	1250<RW≤1700	5,8	4,0	0,5	0,5	0,7	1,6	0,23
		III	1700<RW	7,3	4,8	0,6	0,5	0,8	1,9	0,28
D(2005)	N ₁ ⁽³⁾	I	RW≤1250	1,4	2,5	0,2	0,2	0,3	0,6	0,09
		II	1250<RW≤1700	2,5	3,2	0,3	0,3	0,4	0,8	0,14
		III	1700<RW	3,2	3,7	0,3	0,3	0,4	0,9	0,22

(1) Für Dieselmotoren.

(2) Ausgenommen: - Fahrzeuge zur Beförderung von mehr als sechs Insassen einschließlich des Fahrers,
- Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg.

(3) und Fahrzeuge der Klasse M, die in der Anmerkung 2 beschrieben sind.”

AUSWIRKUNGEN AUF WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND BESCHÄFTIGUNG

Änderungsentwurf zu dem Vorschlag der Kommission (KOM(96) 248 endg.) für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 70/220/EWG

I. Wodurch ist die Maßnahme in erster Linie gerechtfertigt?

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll der Vorschlag über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 70/220/EWG des Rates (KOM(96) 248 endg.) durch Maßnahmen für leichte Nutzfahrzeuge (internationale Fahrzeugklasse N₁) ergänzt werden.

II. Merkmale der betroffenen Unternehmen, insbesondere:

- gibt es eine große Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen? **Nein**
- die für regionale Beihilfen der Mitgliedstaaten in Frage kommen? **Nein**
- die für Zuschüsse aus dem EFRE in Betracht kommen? **Nein**

III. Welche Verpflichtungen werden den Unternehmen direkt auferlegt? **Keine**

IV. Welche Verpflichtungen können den Unternehmen auf dem Wege über die örtlichen Behörden indirekt auferlegt werden? **Keine**

V. Gibt es Sondermaßnahmen für KMU? **Nein**

VI. Was sind die voraussichtlichen Auswirkungen

- auf die Produktivität der Unternehmen? **Keine**
- auf die Beschäftigung? **Keine**

VII. Sind die Sozialpartner konsultiert worden? **Nein**

ISSN 0254-1467

KOM(97) 61 endg.

DOKUMENTE

DE

07 14 15

Katalognummer : CB-CO-97-054-DE-C

ISBN 92-78-16091-1

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg