

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

(94/C 390/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(94) 558 endg. — 94/0286(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 19. Dezember 1994)

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,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾, gemäß dem Verfahren des Artikels 189b des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es müssen Maßnahmen im Rahmen des Binnenmarkts ergriffen werden. Der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist.

Das erste Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für den Umweltschutz⁽²⁾, das am 22. November 1973 vom Rat verabschiedet wurde, enthält bereits die Aufforderung, 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 allgemeine Orientierung vom Rat mit Entschluß vom 1. Februar 1993⁽³⁾ gebilligt wurde, sind weitere Anstrengungen im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung der derzeitigen Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge vorgesehen.

Das Ziel der Verringerung der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen sowie die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts für Kraftfahrzeuge können nicht in ausreichendem Maß von den einzelnen Mitgliedstaaten erreicht werden, sondern lassen sich wirkungsvoller durch die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge erzielen.

Es wird allgemein eingeräumt, daß die Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft zu einer schwerwiegenden Umweltbelastung geführt hat. Eine Reihe offizieller Prognosen über die Zunahme der Verkehrsdichte wird von

den tatsächlich ermittelten Zahlen noch übertroffen. Daher sind für alle Kraftfahrzeuge strenge Emissionsnormen zu erlassen.

Die Kommission hat ein Europäisches Programm über Emissionen, Kraftstoffe und Motortechnologien (EPEFE) verabschiedet. Es soll gewährleisten, daß in den künftigen Vorschlägen für Richtlinien über Schadstoffemissionen sowohl für den Verbraucher als auch für die Wirtschaft optimale Lösungen angestrebt werden. Das Programm betrifft Verunreinigungen, die von den Fahrzeugen und den darin verwendeten Kraftstoffen verursacht werden.

Bei der Richtlinie 70/220/EWG⁽⁴⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG⁽⁵⁾, über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien des Typgenehmigungsverfahrens, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁽⁶⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/81/EWG der Kommission⁽⁷⁾, festgelegt wurde.

In der Richtlinie 70/220/EWG werden 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 sind mit den Richtlinien 78/665/EWG des Rates⁽¹⁰⁾, 83/351/EWG der Kommission⁽¹¹⁾ und 88/76/EWG der Kommission⁽¹²⁾ gesenkt worden. Durch die Richtlinie 88/436/EWG⁽¹³⁾ wurden Grenzwerte für die Emissionen luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren eingeführt. Verschärfte europäische Normen für Emissionen gasförmiger Schadstoffe von Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 1 400 cm³ wurden durch die Richtlinie 89/458/EWG⁽¹⁴⁾ festgelegt.

(⁴) ABl. Nr. L 76 vom 6. 4. 1970, S. 1.

(⁵) ABl. Nr. L 100 vom 19. 4. 1994, S. 42.

(⁶) ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

(⁷) ABl. Nr. L 264 vom 23. 10. 1993, S. 49.

(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.

(¹⁴) ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 1.

(¹) ABl. Nr. C 201 vom 26. 7. 1993, S. 9.

(²) ABl. Nr. C 112 vom 20. 12. 1973, S. 1.

(³) ABl. Nr. C 138 vom 17. 5. 1993, S. 1.

Diese Normen wurden auf alle Personenkraftwagen unabhängig von der Motorleistung auf der Grundlage eines verbesserten europäischen Prüfverfahrens, das einen außerstädtischen Fahrzyklus einschließt, erweitert, und Vorschriften über die Verdunstungsemissionen und die Dauerhaltbarkeit von emissionsbezogenen Fahrzeugkomponenten sowie strengere Normen für Partikelschadstoffe von Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren ausgerüstet sind, wurden durch die Richtlinie 91/441/EWG ⁽¹⁾ eingeführt. Personenkraftwagen, die zur Beförderung von mehr als sechs Insassen ausgelegt sind oder deren Höchstmasse mehr als 2 500 kg beträgt, leichte Nutzfahrzeuge und Geländefahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, wurden unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen dieser Fahrzeuge durch die Richtlinie 93/59/EWG ⁽²⁾ ebenso strengen Normen unterworfen, wie sie für Personenkraftwagen gelten. Die Normen für Personenkraftwagen wurden durch die Verabschiedung der 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 sollten denen für Personenkraftwagen angepaßt werden, damit sie wieder ebenso streng sind wie diejenigen für Personenkraftwagen.

Die von der Kommission auf diesem Gebiet durchgeführten Arbeiten haben gezeigt, daß sich die besten Technologien, über die die Industrie der Gemeinschaft zur Zeit verfügt, weiter vervollkommen lassen, so daß leichte Nutzfahrzeuge erheblich herabgesetzte Emissionsgrenzwerte einhalten können. 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 für die Grenzwerte der vorangehenden Stufen der Richtlinie 70/220/EWG vorgesehen waren.

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.

Den Mitgliedstaaten sollte gestattet werden, die Einführung von Fahrzeugen, die die auf Gemeinschaftsebene erlassenen Vorschriften erfüllen, durch steuerliche Anreize zu fördern. Diese steuerlichen Anreize müssen den Bestimmungen des Vertrags entsprechen und bestimmte Voraussetzungen erfüllen, durch die Verzerrungen auf dem Binnenmarkt vermieden werden sollen. Das Recht der Mitgliedstaaten, Emissionen von Schadstoffen und anderen Substanzen in die Berechnungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuern einzubeziehen, wird durch diese Richtlinie nicht berührt.

Die Verpflichtung zur vorherigen Unterrichtung gemäß dieser Richtlinie gilt unbeschadet der Notifizierungsvorschriften gemäß anderen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts, insbesondere Artikel 93 Absatz 3 des Vertrags.

Bis zum 30. Dezember 1997 sollten die Vorschriften für die ab dem Jahr 2000 geltende Stufe auf der Grundlage eines von der Kommission bis zum 30. Juni 1996 vorzulegenden Vorschlags vom Rat erlassen werden. Mit dem genannten Vorschlag wird eine erhebliche Verringerung der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen bezweckt.

Die Maßnahmen zur Verringerung der Auspuffemissionen im Jahre 2000 sind Teil eines „vielschichtigen“ Konzepts, das sämtliche Maßnahmen zur Verringerung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr umfaßt. In Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG sind alle Parameter aufgeführt, die signifikante Auswirkungen auf diese Verunreinigungen haben. Die Kommission wird die notwendigen Untersuchungen über die Umwelt-, Technologie- und Kosteneffizienzaspekte durchführen, um vor Ende Juni 1996 mengenmäßig festgelegte Ziele für die Gemeinschaftsmaßnahmen für das Jahr 2000 vorzulegen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

(1) Ab 1. Oktober 1995 erkennen die Mitgliedstaaten für die Zwecke der Artikel 4 Absatz 1 und 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG die Erfüllung der Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung dieser Richtlinie an.

(2) Ab 1. Januar 1996 dürfen die Mitgliedstaaten für Fahrzeuge der Gruppe I und ab 1. Januar 1997 für Fahrzeuge der Gruppe II und III für einen Fahrzeugtyp aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen

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

(3) Ab 1. Januar 1997 für Fahrzeuge der Gruppe I und ab 1. Januar 1998 für Fahrzeuge der Gruppen II und III

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

⁽²⁾ ABl. Nr. L 186 vom 28. 7. 1993, S. 21.

- erkennen die Mitgliedstaaten Konformitätsbescheinigungen, die gemäß den Vorschriften der Richtlinie 70/156/EWG für Neufahrzeuge ausgestellt wurden, aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 1 derselben Richtlinie nicht mehr an und
- verweigern aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen, soweit nicht die Bestimmungen von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht werden, die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, für die keine Konformitätsbescheinigung gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellt wurde,

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

Für Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von bis zu 30 kW/t⁽¹⁾ und einer Höchstgeschwindigkeit bis 130 km/h gelten die Bestimmungen des Unterabsatzes 1 ab 1. Januar 1998 bzw. ab 1. Januar 1999.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten dürfen steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die die Richtlinie 70/220/EWG, geändert durch diese Richtlinie, einhalten. Diese Anreize müssen den Bestimmungen des Vertrags entsprechen und nachstehende Bedingungen erfüllen:

- Sie müssen für alle Neufahrzeuge gelten, die in einem Mitgliedstaat auf den Markt gebracht werden und die vorzeitig die Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, geändert durch diese Richtlinie, erfüllen;
- sie enden, sobald die Anwendung der in Artikel 2 Absatz 3 für neue Kraftfahrzeuge festgelegten Emissionsgrenzwerte verbindlich vorgeschrieben ist,
- sie müssen bei den einzelnen Kraftfahrzeugtypen jeweils unter den tatsächlichen Mehrkosten der zum Zweck der Einhaltung der festgelegten Werte einge-

führten 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

Der Rat nimmt nach Maßgabe des Vertrags vor dem 31. Dezember 1997 zu Vorschlägen für eine weitere Stufe der Gemeinschaftsmaßnahmen gegen die Luftverunreinigung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen, die unter diese Richtlinie fallen, Stellung. Diese Vorschläge werden von der Kommission vor dem 30. Juni 1996 unterbreitet. 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 1995 nachzukommen.

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.

⁽¹⁾ Bezogen auf die technisch zulässige Gesamtmasse nach Angabe des Herstellers.

ANHANG

ÄNDERUNGEN DER ANHÄNGE DER RICHTLINIE 70/220/EWG, GEÄNDERT DURCH DIE RICHTLINIE 93/59/EWG

Die Tabelle unter Nr. 5.3.1.4 wird durch die folgende Tabelle ersetzt:

„Fahrzeugklasse/ -gruppe		Bezugsmasse	Grenzwerte				
			Masse des Kohlenmonoxids		Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide		Partikelmasse
			L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)
Klasse	Gruppe	RW (kg)	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel (*)	Diesel
M (*)		alle	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N ₁ (*)	I	RW ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250 < RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	1 700 < RW	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

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

	L ₂	L ₃
— Klasse M (*) und N ₁ (*), Gruppe I:	0,9	0,10
— Klasse N ₁ (*) Gruppe II:	1,4	0,19
— Klasse N ₁ (*) Gruppe III:	1,7	0,25

(*) Ausgenommen:

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

(*) Fahrzeuge der Klasse M nach Fußnote (*)“.