KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(93) 626 endg. - COD 448

Brüssel, den 1. Dezember 1993

Geänderter 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

(Vorlage der Kommission gemäß Artikel 189
Buchstabe A Absatz 2 EG-Vertrag)

Begründung

Die Kommission hat dem Rat am 23. Dezember 1992 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen übermittelt (KOM(92) 572 vom 23. Dezember 1992).

Das Europäische Parlament hat den Vorschlag am 27. Oktober 1993 in erster Lesung vorbehaltlich 23 Änderungsanträgen angenommen. Drei davon wurden von der Kommission mit redaktionellen Änderungen übernommen.

In der ersten Abänderung werden die Gründe für diese Richtlinie unter Hinweis auf die wachsende Umweltbelastung durch den Straßenverkehr in der Gemeinschaft deutlicher zum Ausdruck gebracht.

In der zweiten Abänderung wird auf das umfassende Forschungsprogramm für Emissionen, Kraftstoffe und Motortechnologien hingewiesen, das zwischen der Kommission und der Automobil- und Erdölindustrie ("Auto-Oil"-Programm) im Hinblick auf die Maßnahmen vereinbart wurde, die für die nächste Stufe (Stufe 2000) vorgeschlagen werden sollen, um die Autoabgase, die durch den Verkehr von Kraftfahrzeugen verursacht werden, zu reduzieren.

Die dritte Abänderung bezieht sich auf die Notwendigkeit, die Emissionen von Kohlendioxid (CO_2) aus Kraftfahrzeugen zu verringern.

Die Kommission schlägt daher vor, daß die drei neuen Erwägungsgründe in den verfügenden Teil der Richtlinie aufgenommen werden.

Die anderen Änderungsanträge können von der Kommission nicht akzeptiert werden, da sie durch die Festlegung verbindlicher Grenzwerte nicht nur, wie von der Kommission vorgeschlagen, für eine Stufe (1996), sondern für zwei weitere Stufen (1996 und 1999) das Konzept des Vorschlags grundlegend verändern würden. Darüber hinaus liegen derzeit keine technischen und industriellen Daten vor, auf die sich die Ansicht des Europäischen Parlaments, nach der bis zum Jahre 1996 strengere Normen als die von der Kommission vorgeschlagenen durchführbar sind, stützen ließe.

Ferner würden die Abänderungen des Europäischen Parlaments steuerliche Anreize über 1996 hinaus zulassen, ein Vorschlag, den die Kommission nicht akzeptieren kann, da er auf dem Markt de facto zu einer ungezügelten Verbreitung von Normen mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Einheitlichkeit des Binnenmarktes führen würde.

Die Kommission hält zwar an ihrem Standpunkt fest, daß steuerliche Anreize gemäß Artikel 3 ihres Vorschlags nur im Rahmen der Vorwegnahme künftiger Grenzwerte zulässig sein sollten, sie möchte jedoch ein Element ihrer Vorschläge klarstellen, das einen Kompromiß im Rat erleichtern könnte und das dem Wunsch des Europäischen Parlaments nach Förderung der vorzeitigen Einführung schadstoffärmerer Fahrzeuge durch größere steuerliche Anreize entgegenkommt:

> In bezug auf die Kraftfahrzeugsteuer (jährliche Kraftfahrzeugsteuern) bekräftigt die Kommission den in der Erklärung des Rates und der Kommission im Protokoll der Ratstagung Umwelt vom 20./21. Dezember 1990 enthaltenen Standpunkt, nach dem die Vorschriften von Artikel 3 einer Einbeziehung der Emissionen von Schadstoffen und anderen Substanzen in die Berechnungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuern

nicht im Wege stehen dürfen. Die Kommission möchte insbesondere betonen, daß progressive Kraftfahrzeugsteuersysteme, denen die genaue Emissionsleistung jedes einzelnen Fahrzeugs und nicht eine Reihe von Normen aus einem Drittland zugrundeliegen, die in Punkt C (iii) ihrer eigenen Erklärung auf der gleichen Ratstagung enthaltene Forderung erfüllen könnten, d.h., daß die von der Gemeinschaft erlassenen Emissionsvorschriften nicht von diesen Systemen unterwandert und wirkungslos gemacht werden dürfen.

Die Kommission möchte jedoch, wie sie das in ihrer Erklärung im Rat vom Dezember 1990 bereits getan hat, darauf hinweisen, daß diese steuerlichen Maßnahmen darauf geprüft werden müssen, ob sie mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft insbesondere betreffend den Binnenmarkt vereinbar sind und nicht die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen oder diskriminierender Besteuerung besteht. Daher sollten steuerliche Anreize im Bereich der Kraftfahrzeugsteuern der Kommission auch weiterhin gemäß Artikel 3 des Richtlinienentwurfs vorab mitgeteilt werden.

Ferner hebt die Kommission hervor, daß steuerliche Anreize bei der Verbrauchssteuer ausschließlich den Vorschriften von Artikel 3 des Richtlinienentwurfs der Kommission und den einschlägigen Bestimmungen der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft unterliegen; insbesondere soll die Gewährung dieser Anreize nur zur Vorwegnahme der neuen Grenzwerte von 1996 zulässig sein, und Ende 1996 eingestellt werden.

Geänderter 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

1. Nach dem dritten Erwägungsgrund werden die folgenden beiden neuen Erwägungsgründe eingefügt:

- Es besteht Einigkeit darüber, daß die künftige Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft mit einer ansteigenden Umweltbelastung verbunden sein wird. Die bisherigen offiziellen Prognosen über die Zunahme der Verkehrsdichte sind von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen worden. Deshalb müssen für alle Kraftfahrzeuge sehr strenge Abgasnormen festgelegt werden.

- Die Kommission hat ein europäisches Programm für Emissionen, Kraftstoffe und Motortechnologien (EPEFE) eingeführt. Durch dieses Programm soll sichergestellt werden, daß Vorschläge für künftige Richtlinien über umweltschädliche Emissionen auf den besten Lösungen für Gesamtbewertungen von Kosten und Nutzen sowohl für die Verbraucher als auch für die Wirtschaft basieren. Gegenstand dieses Programms sind die Beiträge, die sowohl fahrzeugseitig als auch durch den Kraftstoff geleistet werden können, mit dem das Fahrzeug betrieben wird.

2. Nach dem sechsten Erwägungsgrund wird der folgende neue Erwägungsgrund eingefügt:

- Angesichts der schwerwiegenden Verschmutzung durch Emissionen von Kraftfahrzeugen sowie der Tatsache, daß sie den Gasen zuzurechnen sind, die für den Treibhauseffekt verantwortlich sind, ist es erforderlich, die Emissionen von CO_2 entsprechend den Verpflichtungen, die im Rahmen des im Juni 1992 in Rio unterzeichneten Übereinkommens über Klimaveränderungen festgelegt wurden, zu verringern. Der Anfall von CO_2 ist untrennbar mit der Verbrennung kohlenstoffhaltiger Kraftstoffe verbunden. Die Senkung der zulässigen CO_2-Emissionen muß ipso facto zur Zunahme der Emissionen von CO_2 führen. CO_2-Emissionen werden hauptsächlich dadurch verringert, daß weniger Kraftstoff verbrannt wird. Dies setzt Fortschritte sowohl bei der Konzeption der Motoren als auch der Fahrzeuge sowie der Kraftstoffqualität voraus.

ISSN 0254-1467

KOM(93) 626 endg.

DOKUMENTE

DE **06 14**

Katalognummer : CB-CO-93-663-DE-C

ISBN 92-77-62002-1

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg