KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(94) 558 endg.
Brüssel, den 16.12.1994
94/0286 (COD)

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

---

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

ZUSAMMENFASSUNG

Durch diesen Vorschlag sollen die Emissionsnormen für die unter den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallenden leichten Nutzfahrzeuge und damit gleichgestellten Fahrzeuge auf ein ebenso strenges Niveau angehoben werden wie das der in der Richtlinie 94/12 für Personenkraftwagen festgelegten Normen.

Für diese nächste Stufe der Emissionsnormen von leichten Nutzfahrzeugen wird vorgeschlagen, die derzeitige auf der Bezugsmasse beruhende Unterteilung der betreffenden Fahrzeuge beizubehalten.

Die für die Fahrzeuggruppe I vorgeschlagenen Grenzwerte entsprechen denen der Richtlinie 94/12 für Personenkraftwagen. Die Grenzwerte für die Fahrzeuggruppen II und III sind angesichts der technischen Besonderheiten der zu diesen beiden Gruppen gehörenden Fahrzeuge ebenso streng wie die der Gruppe I.

Bezüglich der Prüfbedingungen für die sogenannten schwachmotorisierten Fahrzeuge werden keine spezifischen Bestimmungen vorgeschlagen. Stattdessen soll bis die Vorschriften dieser Richtlinie von bestehenden Fahrzeugtypen, die vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie genehmigt wurden, eingehalten werden müssen, eine zweijährige Übergangszeit gewährt werden.

1) HINTERGRUND

Durch die Richtlinie 93/59/EWG vom 28. Juni 1993 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen wurden für leichte Nutzfahrzeuge und damit gleichgestellte Fahrzeuge zur Beförderung von Personen[1] strenge europäische Normen festgelegt. Diese Normen sind ebenso streng wie die Normen der Richtlinie 91/441 für Personenkraftwagen[2].

Artikel 4 der Richtlinie 93/59 sieht vor, daß die Kommission bis zum 31. Dezember 1993 einen Vorschlag für eine weitere Senkung der Grenzwerte vorlegt, über den der Rat bis zum 31. Dezember 1994 befindet. Aufgrund der Ungewißheit über die Verabschiedung der Richtlinie zur Senkung der Grenzwerte ab 1996/97, mit der die Emissionsgrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge verknüpft sind, hat sich dieser Zeitplan verschoben. Mit der Verabschiedung der Richtlinie für die PKW-Emissionen (94/12) am 23. März 1994[3] ist nunmehr der Weg frei für neue Vorschläge für die Emissionsgrenzwerte von leichten Nutzfahrzeugen.

---

(1) Bei den unter die Richtlinie fallenden Fahrzeugen handelt es sich um leichte Nutzfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Masse von bis zu 3.500 kg (internationale Fahrzeugklasse N1 und damit gleichgestellte Fahrzeuge für die Beförderung von Personen (internationale Fahrzeugklasse M), d.h. Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit bis zu sechs Sitzplätzen und/oder einer höchstzulässigen Masse von bis zu 2.500 kg.

(2) Unter die Richtlinie 91/441 fallen Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit bis zu sechs Sitzplätzen und einer höchstzulässigen Masse von bis zu 2.500 kg.

(3) Richtlinie 94/12 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. Nr. L 100 vom 19. 4.1994, S. 42).

Im Zusammenhang mit der Richtlinie 70/156/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/81/EWG, hat die Gemeinschaft die Auffassung vertreten, daß die Verwirklichung des Binnenmarktes auf dem Gebiet der Kraftfahrzeuge die Einführung von Typgenehmigungsverfahren in allen Mitgliedstaaten erfordert, die schrittweise durch ein einziges Gemeinschaftsverfahren ersetzt werden sollten, das es den Mitgliedstaaten nicht erlauben würde, von den harmonisierten Bestimmungen abweichende Regeln für die Typgenehmigung und die Zulassung neuer Fahrzeuge anzuwenden. Es liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft, diese Regeln mittels einer Richtlinie an den technologischen Fortschritt anzupassen, gemäß den allgemeinen Vorschriften und dem Regulierungsansatz, wie sie in der Richtlinie 70/156 festgelegt sind, sowie gemäß den Zusatzmodalitäten, die in den Einzelrichtlinien enthalten sind.

2) IN DEM VORSCHLAG BEHANDELTE THEMEN

Dieser Vorschlag wurde von der Kommission - ebenso wie alle ihre Vorschläge auf diesem Gebiet in den letzten Jahren - im Anschluß an die Anhörung ihrer Sachvertändigengruppe Kraftfahrzeugemissionen (MVEG) ausgearbeitet, in der die interessierten nationalen Behörden, Industrie-, Umwelt- und Verbraucherverbände vertreten sind. Diese Gruppe hat insbesondere die Frage untersucht, inwieweit strengere Emissionsnormen von den in der betreffenden Fahrzeugklasse verwendeten Benzin- und Dieselmotortypen eingehalten werden können. Ferner hat die Gruppe die folgenden Fragen behandelt:

- In einem Erwägungsgrund der Richtlinie 93/59 wird die Kommission aufgefordert zu prüfen, ob vorbehaltlich einer entsprechenden technischen Bewertung die Fahrzeuggruppen II und III zusammen gelegt werden könnten.

- In dem gleichen Erwägungsgrund wird angeregt zu prüfen, ob nicht die spezifischen Grenzwerte bei der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion entfallen sollten.

- Ferner hat der Rat die Kommission aufgefordert, in ihren Vorschlägen die tatsächliche Betriebsweise der schwachmotorisierten Fahrzeuge zu berücksichtigen, die durch ein Leistungsgewicht von bis zu 30 kW/t und eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 130 km/h ("Pandazyklus") gekennzeichnet sind, um dem Beschluß des Rates zur Abschaffung des spezifischen Prüfzyklus für diese Fahrzeuge mit Wirkung vom 1. Januar 1996 für Fahrzeuge der Gruppe I und ab dem 1. Januar 1997 für die Gruppen II und III Rechnung zu tragen.

Anhand der Ergebnisse der Sachverständigenkonsultationen kommt die Kommission zu folgenden Schlußfolgerungen:

3. VORSCHLÄGE

3.1 Grenzwerte

Die europäische Industrie verfügt über die Technologie, die den unter diesen Vorschlag fallenden Fahrzeugklassen die Einhaltung ebenso strenger Emissionsnormen ermöglicht wie die ab 1996/97 für Personenkraftwagen geltenden Normen, wobei die Fahrzeugklasse gebührend berücksichtigt wird.

Bei mit Benzinmotoren angetriebenen Fahrzeugen können geschlossene Systeme von Dreiwegekatalysatoren zum Einsatz kommen. Bei Dieselmotoren sind die gleichen Verbesserungen der Verbrennungs- und Injektionssysteme möglich wie bei PKW-Motoren.

Die Fahrzeuge der Gruppe I können die in der Richtlinie 94/12 für Personenkraftwagen festgelegten Grenzwerte einhalten; diese Grenzwerte gelten als mindestens ebenso streng wie die der gegenwärtigen US-Normen. Die Gleichwertigkeit der Grenzwerte für Fahrzeuge der Gruppe I mit denen für Personenkraftwagen wurde in der Richtlinie 93/59 festgelegt.

Was die Fahrzeuge der Gruppen II und III angeht, sind die in der Richtlinie 93/59 dargelegten technischen Gründe, die für die verschiedenen Fahrzeuggruppen unterschiedliche Grenzwerte rechtfertigen, nach wie vor gültig. Die betreffenden Fahrzeuge haben im allgemeinen aufgrund ihres Verwendungszwecks im Vergleich zu Personenkraftwagen einen anders ausgelegten Antriebsstrang und eine anders geformte Karosserie, dien den Luftwiderstand beeinträchtigt. Sie geben daher - bei der Messung unter identischen Prüfbedingungen - eine höhere Abgasmenge ab als vergleichbare Personenkraftwagen, die die gleiche Abgasreinigungstechnologie verwenden. Diese Tatsache wurde bei der Festlegung der Grenzwerte, die von diesen Fahrzeugen eingehalten werden sollen, berücksichtigt.

In ihren Vorschlägen hat die Kommission ferner der Tatsache Rechnung getragen, daß die Grenzwerte der Jahre 1996/97 mit der derzeitigen Kraftstoffqualität erreicht werden müssen. Im Gegensatz zu der Lage in den USA werden verbesserte Kraftstoffe bis dahin in Europa nicht allgemein verfügbar sein. Der zwischen der Kraftstoffqualität und den Motorabgasen bestehende Zusammenhang, der besonders bei Dieselemissionen von Bedeutung ist, ist Gegenstand des "Europäischen Programms über Emissionen, Kraftstoffe und Motortechnologien" (EPEFE), das zur Zeit im Auftrag der Kommission von der europäischen Automobil- und Mineralölindustrie durchgeführt wird. Vor Anfang 1995 sind jedoch voraussichtlich keine schlüssigen Ergebnisse dieses Programms zu erwarten. Auf jeden Fall wird eine gewisse Anlaufzeit erforderlich sein, bevor die Industrie in der Lage ist, "sauberere" Kraftstoffe herzustellen.

3.2 Klassifizierung

Bei der in der Richtlinie 93/59 festgelegten Klassifizierung wird den sehr unterschiedlichen Merkmalen der unter die Richtlinie fallenden Fahrzeuge Rechnung getragen, die hinsichtlich der Motoren und der Kraftübertragung sowohl von Personenkraftwagen als auch von schweren Nutzfahrzeugen abgeleitete Fahrzeuge einbezieht. Daher wurden die Fahrzeuge entsprechend ihrer "Bezugsmasse", d.h. ungefähr der Masse des unbeladenen Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand, in drei Gruppen eingeteilt. Eine solche Klassifizierung wird auch in den Emissionsvorschriften der USA verwendet und entspricht den derzeitigen Gepflogenheiten der europäischen Automobilindustrie.

Die Bewertung der bestehenden technischen Daten läßt nicht den Schluß zu, daß die derzeitige Klassifizierung in der nächsten Stufe der europäischen Emissionsvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge durch zwei Gruppen, Gruppe I und eine Fusion der Gruppen II und III ersetzt werden sollte.

Längerfristig sollte die Klassifizierung jedoch insbesondere im Zusammenhang mit der für das Jahr 2000 vorgesehenen globalen Überprüfung der EG-Emissionsvorschriften für das gesamte Spektrum der leichten Nutzfahrzeuge im Auge behalten werden.

3.3 Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion

Es wurde davon ausgegangen, daß sich die Aufhebung der Toleranzen bei der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion aufgrund der für Personenkraftwagen gefundenen Lösung, die auf einem überarbeiteten statistischen Verfahren beruht, welches inzwischen mit der jüngsten Richtlinie 94/12 angenommen wurde, erübrigt hat. Dieses neue Verfahren findet auch auf leichte Nutzfahrzeuge und damit gleichgestellte Fahrzeuge Anwendung. Daher können in diesem Vorschlag die spezifischen Grenzwerte für die Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion entfallen.

3.4 Prüfbedingungen für schwachmotorisierte Fahrzeuge

Eine Bewertung der tatsächlichen Betriebsweise der unter die Richtlinie 93/59 fallenden leichten Nutzfahrzeuge ergab keine schlüssigen Argumente für eine alternative technische Lösung, die an die Stelle des Prüfzyklus mit verringerter Höchstgeschwindigkeit ("Pandazyklus") treten könnte, der speziell für solche Fahrzeuge konzipiert, vom Rat jedoch mit Wirkung vom 1.1.1996 für die Gruppe I und vom 1.1.1997 für die Gruppen II und III abgeschafft wurde.

Die dazu konsultierten Sachverständigen waren über die Notwendigkeit von Ausnahmeregelungen für schwachmotorisierte Fahrzeuge geteilter Meinung. Die Kommission schlägt daher vor, solche Regelungen nicht im Rahmen der nächsten Stufe der europäischen Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge festzulegen, sondern statt dessen eine ausreichende Übergangszeit vorzusehen, damit die Industrie die zur Zeit hergestellten und genehmigten Fahrzeuge, auf die die Bestimmungen für schwachmotorisierte Fahrzeuge Anwendung finden, umrüsten kann.

4. STEUERLICHE ANREIZE

Bei den Diskussionen über den geeigneten Rahmen für die Gewährung steuerlicher Anreize zur Förderung der vorzeitigen Einhaltung neuer niedrigerer Grenzwerte, die im Zusammenhang mit der Richtlinie über PKW-Emissionen (94/12) stattfanden, wurde ein angemessener und ausgewogener Kompromiß erzielt. Danach können die Mitgliedstaaten solche Anreize innerhalb festgelegter Parameter gewähren, sofern sichergestellt ist, daß die Anreize mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vereinbar sind und die Kommission rechtzeitig genug unterrichtet wird, um ggf. zu den Plänen des jeweiligen Mitgliedstaats Stellung zu nehmen. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen der neuen Richtlinie über leichte Nutzfahrzeuge nach dem gleichen Schema vorzugehen.

5. STUFE 2000

Es wird vorgeschlagen, daß die Kommission beauftragt wird, bis Juni 1996 neue Vorschläge für eine weitere Verminderung der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen zu unterbreiten. Diese Vorschläge sollten nach dem Schema des in Artikel 4 der Richtlinie 94/12 beschriebenen vielschichtigen Konzepts zur Emissionsverminderung erarbeitet werden.

6. SCHLUSSFOLGERUNG

Ziel dieses Vorschlages ist die Verringerung der Schadestoffemissionen der leichten Nutzfahrzeuge und artverwandter Fahrzeuge auf ein ebenso strenges Niveau und in ebenso kurzer Zeit wie für die Personenkraftwagen. Aügesichts der kurzen Zeitspanne zwischen der vorgeschlagenen Verschärfungsstufe und der für das Jahr 2000 vorgesehenen weiteren Stufe ist es von Bedeutung, den vorliegenden Vorschlag so kurzlfristig wie möglich anzunehmen.

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

---

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 Vertrages,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es müssen Maßnahmen im Rahmen des Binnenmarktes 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[3], 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 Entschließung vom 1. Februar 1993[4] gebilligt wurde, sind weitere Anstrengungen im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung der derzeitigen Schadstoffemissionsmengen der Kraftfahrzeuge vorgesehen.

Das Ziel der Verringerung der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen sowie die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge können nicht in ausreichendem Maße 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.

---

(1)

(2) ABl. Nr. C 201 vom 26. 7.1993, S. 9.

(3) ABl. Nr. C 112 vom 20.12.1973, S. 1.

(4) ABl. Nr. C 138 vom 17. 5.1993, S. 1.

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[5], zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG[6], über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge handelt es sich um eine der Einzelrichtlinien des Typgenehmigungsverfahren, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates[7], zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/81/EWG der Kommission[8] , 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[9] herabgesetzt und aufgrund der Richtlinie 77/102/EWG der Kommission[10] durch Grenzwerte für zulässige Stickoxidemissionen ergänzt. Die Grenzwerte für diese drei Schadstoffe sind mit den Richtlinien 78/665/EWG des Rates[11], 83/351/EWG der Kommission[12] und 88/76/EWG der Kommission[13] gesenkt worden. Durch die Richtlinie 88/436/EWG[14] wurden Grenzwerte für die Emissionen luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren eingeführt. Verschärfte europäische Normen für Emissionen gasförmiger Schadstoffe von Personenwagen mit einem Hubraum bis zu 1 400 cm^3 wurden durch die Richtlinie 89/458/EWG[15] festgelegt. 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[16] 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[17] ebenso strengen Normen unterworfen, wie sie für Personenkraftwagen gelten. Die Normen für Personenkraftwagen

---

(5) ABl. Nr. L 76 vom 6. 4.1970, S. 1.
(6) ABl. Nr. L 100 vom 19. 4.1994, S. 42.
(7) ABl. Nr. L 42 vom 23. 2.1970, S. 1.
(8) ABl. Nr. L 264 vom 23.10.1993, S. 49.
(9) ABl. Nr. L 159 vom 15. 6.1974, S. 61.
(10) ABl. Nr. L 32 vom 3. 2.1977, S. 32.
(11) ABl. Nr. L 223 vom 14. 8.1978, S.48.
(12) ABl. Nr. L 197 vom 20. 7.1983, S. 1.
(13) ABl. Nr. L 36 vom 9. 2.1988, S. 1.
(14) ABl. Nr. L 214 vom 6. 8.1988, S. 1.
(15) ABl. Nr. L 226 vom 3. 8.1989, S. 1.
(16) ABl. Nr. L 242 vom 30. 8.1991, S. 1.
(17) ABl. Nr. L 186 vom 28. 7.1993, S. 21.

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 vervollkommnen 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 Gruppen 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
   - 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[18] 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 Vertrages entsprechen und nachstehende Bedingungen erfüllen:

---

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

- 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 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

Der Rat nimmt nach Maßgabe des Vertrages 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.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	Im Namen des Rates
Der Präsident	Der Präsident

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:

		Grenzwerte					
Fahrzeugklasse /gruppe		Bezugsmasse RW (kg)	Masse des Kohlenmonoxids L_1 (g/km)		Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide L_2 (g/km)		Partikelmasse L_3 (g/km)
Klasse	Gruppe		Benzin	Diesel	Benzin	Diesel(1)	Diesel(1)
M (2)		alle	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1 (3)	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	0,7	1,1	0,14
	Gruppe III	1 700 < RW	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

(1) Bis zum 30. September 1999 gelten für Fahrzeuge, die mit Dieselmotoren mit Direkteinspritzung ausgerüstet sind, die folgenden Grenzwerte L_2 und L_3 :

	L_2	L_3
- Klasse M(2) und N1(3), Gruppe I :	0.9	0.10
- Klasse N1(3) Gruppe II :	1.4	0.19
- Klasse N1(3) Gruppe III :	1.7	0.25

(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'.

ISSN 0254-1467

KOM(94) 558 endg.

DOKUMENTE

DE **14 06**

Katalognummer : CB-CO-94-602-DE-C

ISBN 92-77-83323-8

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg