KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.11.1995
KOM(95) 540 endg.

94/0286 (COD)

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 Maßnahmenen

gegen die Verunreinigung der Luft durch

Emissionen von Kraftfahrzeugen

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

BEGRÜNDUNG

Am 19. Dezember 1994 übermittelte die Kommission dem Europäischen Parlament einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen. Dieser Vorschlag hat die "Ausrichtung" der Grenzwerte auf diejenigen in der Richtlinie für Personenkraftwagen (94/12) zum Ziele, damit für alle Fahrzeugklassen gleich strenge Vorschriften gelten.

Am 20. September 1995 hat das Europäische Parlament den Vorschlag in erster Lesung und unter dem Vorbehalt von 18 Änderungen angenommen.

Die Kommission hat vier dieser Änderungen angenommen; diese haben eine eingehendere Begründung des Vorschlags zum Gegenstand.

Die anderen Änderungen hat die Kommission dagegen nicht annehmen können. Diese lassen sich wie folgt aufgliedern:

- die Änderungen, die für leichte Nutzfahrzeuge strengere Grenzwerte festlegen sollen. Diese Änderungen gehen weiter als die Verschärfung der für Personenkraftwagen mit der Richtlinie 94/12/EG bereits angenommenen Anforderungen, die den Gegenstand dieser Richtlinie bildet. Maßnahmen, die die Einführung von noch strengeren Anforderungen ermöglichen, sollen in einem späteren Stadium vorgeschlagen werden; dieses wird so gestaltet, daß es der "Stufe 2000" der Minderungen der Emissionen von Personenkraftwagen auf der Grundlage des Programmes Auto/Öl entspricht.

- die Änderung, die die Aufhebung der zusätzlichen Frist von einem Jahr zur Anpassung der schwachmotorisierten Kraftfahrzeuge zum Ziel hat. Für diese Fahrzeuge wird ein besonderer (oft "Panda"-Zyklus genannter) Prüfzyklus angewandt, der 1997 aufgehoben wird. Eine zusätzliche Frist ist notwendig, um die Anpassung an die Änderung des Zyklus und an strengere Grenzwerte zu ermöglichen.

- die Änderungen, die die Festsetzung des Termins für die Übermittlung des Vorschlags "Stufe 2000" durch die Kommission auf den 31. Dezember 1995 zum Ziele haben. Das in Artikel 4 dieses Vorschlags enthaltene Datum, d. h. der 30. Juni **1996**, läßt eine realistischere Frist zu.

- die Änderungen der besonderen Rahmenregeln für steuerliche Anreize. Die vorgeschlagenen Regeln bestätigen lediglich die im Rahmen der geltenden Richtlinie 94/12 für Personenkraftwagen bereits angenommenen Regeln. Eine Änderung dieser Regeln im Rahmen dieses Vorschlags ist nicht wünschenswert. Sie sollen jedoch bei der Vorlage der Stufe 2000 der Emissionsminderungen für Personenkraftwagen insbesondere unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Programms Auto/Öl überprüft werden.

- die Änderungen im Hinblick auf die Zusammenlegung der Gruppen II und III für leichte Nutzfahrzeuge. Die Kommission hatte diese Möglichkeit bei der Ausarbeitung ihres Vorschlags geprüft, hatte sie jedoch wegen der zu großen technischen Unterschiede zwischen den Fahrzeugen der beiden Kategorien, die unterschiedliche Grenzwerte erfordern, abgelehnt.

- die Änderungen hinsichtlich der in dieser Richtlinie nicht enthaltenen Bestimmungen, insbesondere derjenigen hinsichtlich der Überwachung und Wartung der fahrtüchtigen Fahrzeuge, steuerlicher Anreize zur Beseitigung alter Fahrzeuge und der Anwendung von Emissionsnormen für alte Fahrzeuge nach dem Jahre 2000.

Die Kommission ist somit damit einverstanden, ihren Vorschlag zur Einbeziehung der Änderungen 1 bis 4 des Parlaments zu ändern, und empfiehlt dem Rat, sich ihr anzuschließen, damit auf der Tagung des Umweltrates vom 18./19. Dezember 1995 ein gemeinsamer Standpunkt erzielt werden kann.

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

Ursprüngliche Fassung[1]	Geänderte Fassung
Vierter Erwägungsgrund	
Es wird allgemein eingeräumt, daß die Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft zu einer schwiegenden 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.	Es wird allgemein eingeräumt, daß die Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft zu einer schwerwiegenden Umwelt-belastung geführt hat, und es besteht auch Einigkeit darüber, daß die künftige Verkehrsentwicklung mit einer weiter-ansteigenden Umweltbelastung verbunden sein wird. Die bisherigen offiziellen Prognosen über die Zunahme der Verkehrsdichte in der Gemeinschaft sind von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen worden. Deshalb müssen für alle Kraftfahrzeuge sehr strenge Abgasenormen festgelegt werden.
Fünfter Erwägungsgrund	
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.	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 die Umwelt, für den Verbraucher als auch für die Wirtschaft optimale Lösungen angestrebt werden. Das Programm betrifft Verunreinigungen, die von den Kraftfahrzeugen und in den in ihnen verwendeten Kraftstoffen verursacht werden.

[1] JO C 390 vom 31.12.1994, s. 26.

Siebenter Erwägungsgrund, letzter Satz

Die Normen für leichte Nutzfahrzeuge sollten denen für Personenkraftwagen angepasst werden, damit sie wieder ebenso streng sind, wie diejenigen für Personenkraftwagen.	Die Normen für leichte Nutzfahrzeuge müssen denen für Personenkraftwagen angeglichen werden, damit sie ebenso streng werden, wie diejenigen für Personenkraftwagen.

Achter Erwägungsgrund

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 vervollkommenen lassen, so daß leicht 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 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 vervollkommenen lassen, so daß leicht Nutzfahrzeuge erheblich herabgesetzte Emissions-grenzwerte einhalten können. Das gleiche gilt für andere, neue Technologien, die sich abzeichnen. 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.

ISSN 0256-2383

KOM(95) 540 endg.

DOKUMENTE

DE 01 14

Katalognummer : CB-CO-95-581-DE-C

ISBN 92-77-95526-0

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg