KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 06.05.1998
KOM(1998) 241 endg.

96/0163 (COD)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION
gemäß Artikel 189 b, Absatz 2, Buchstabe d) des EG-Vertrages,
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung
der Richtlinie 93/12/EWG des Rates

ZUR ÄNDERUNG DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION
gemäß Artikel 189 a, Absatz 2 des EG-Vertrages

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

1. HINTERGRUND

Die Kommission hat am 18. Juni 1996 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates[1] angenommen. Dieser Vorschlag ist Teil einer kosteneffizienten Strategie zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr, die in der gleichzeitig angenommenen Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat mit dem Titel "Über die künftige Strategie zur Bekämpfung der Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Auto-Öl-Programms" (KOM(96) 248 endg.) dargelegt wurde.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat seine Stellungnahme am 24. April 1997[2] abgegeben.

Das Europäische Parlament hat im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens seine Stellungnahme in erster Lesung, die eine Reihe von Änderungsanträgen umfaßt, am 10. April 1997[3] abgegeben,.

Aufgrund dieser Änderungsanträge hat die Kommission einen geänderten Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (KOM(97) 271 endg.) vorgelegt.

Der Rat hat seinen gemeinsamen Standpunkt (EG 39/97) am 7. Oktober 1997[4] angenommen, zu dem die Kommission in ihrer Mitteilung (SEC(97) 1874 endg.) am 16. Oktober 1997 Stellung genommen hat.

Am 18. Februar 1998 hat das Europäische Parlament in zweiter Lesung 36 Abänderungsanträge zu dem gemeinsamen Standpunkt angenommen.

2. ZWECK DES VORSCHLAGS DER KOMMISSON

Die vorgeschlagene Richtlinie über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen bezieht sich auf diejenigen Parameter in der Zusammensetzung von Otto- und Dieselkraftstoffen, die sich auf die von Fahrzeugen mit Fremdzündungs- und

---

[1] ABl. Nr. C 77 vom 11.3.1997, S.1.
ABl. Nr. C 209 vom 10.7.1997, S. 25.

[2] ABl. Nr. C 206 vom 7.7.1997, S. 113.

[3] ABl. Nr. C 132 vom 28.4.1997, S. 159.

[4] ABl. Nr. C 351 vom 19.11.1997, S. 1.

Dieselmotoren verursachten luftverunreinigenden Emissionen auswirken. Daher werden für Otto- und Dieselkraftstoffe harmonisierte Vorschriften vorgeschlagen, die gemeinschaftsweit ab dem 1. Januar 2000 in Kraft treten sollen. Ab dem gleichen Datum soll auch der Verkauf von verbleitem Kraftstoff verboten werden. Der Vorschlag sieht ferner vor, daß die Mitgliedstaaten in städtischen Gebieten oder in Gebieten mit besonders gravierenden Luftverschmutzungsproblemen, die die menschliche Gesundheit und die Umwelt in Mitleidenschaft ziehen, die Verwendung spezieller, hochwertiger Kraftstoffe vorschreiben können.

3. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN ABÄNDERUNGSANTRÄGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Von den 36 (35 vollständig, 1 teilweise) vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung angenommen Abänderungsanträgen kann die Kommission 3 in vollem Wortlaut (Nrn. 11, 13, 17), 4 teilweise (Nrn. 14 (Erwägung 16, 3. Satz), 23 (Artikel 9 Absatz 3), 24 (Artikel 11 Absatz 1), 24 (Artikel 11 Absatz 2)) und einen prinzipiell (Nr. 6, sofern ergänzt) akzeptieren. Demzufolge kann die Kommission die Abänderungsanträge Nrn. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 in vollem Wortlaut, und teilweise die Abänderungsanträge Nrn. 14 (Erwägung 16, erster Satz), 15 (Artikel 3 Absatz 2), 15 (Artikel 3 Absatz 4), 15 (Artikel 3 Absatz 5), 23 (Artikel 9 Absatz 1), 23 (Artikel 9 Absatz 2), 24 (Artikel 11 Absatz 3) nicht unterstützen.

Abänderungsanträge, die akzeptiert werden können:

- Die Abänderungen 11, 13 und 17 wurden in vollem Wortlaut akzeptiert.

  Aus Gründen der Redundanz mit Artikel 13 wird in den Abänderungen 11 und 17 die Streichung des Datums des Inkrafttretens (1. Januar 2000) für das Inverkehrbringen der Kraftstoffe vorgeschlagen.

  Durch die Abänderung 13 wird das Konzept gemeinsamer Probenahme- und Prüfverfahren für die Überwachungssysteme der Mitgliedstaaten eingeführt. Die Kommission unterstützt eine solche Harmonisierung, durch die eine effizientere Auswertung erreicht wird.

- Die Abänderung 6 wurde prinzipiell akzeptiert.

  Darin heißt es, daß sich durch Veränderungen der Kraftstoffzusammensetzung bei (mit Ottokraftstoff betriebenen) Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor in städtischen Gebieten eine unmittelbare Reduzierung von umweltverschmutzenden Fahrzeugemissionen erreichen läßt. Die Kommission kann diese Abänderung unterstützen, sofern sie durch den folgenden Wortlaut ergänzt wird: "vorausgesetzt, einige Spezifikationen unter- oder überschreiten nicht bestimmte Werte". Es hat sich in der Tat herausgestellt, daß bei bestimmten Spezifikationen (Aromaten und Sauerstoffträger) unter oder über einem bestimmten Grenzwert die Emissionsmengen steigen.

- Die Abänderungen 14 (Erwägung 16, dritter Satz) und 23 (Artikel 9 Absatz 3) wurden teilweise akzeptiert

Vorgeschlagen werden gesonderte Spezifikationen für Kraftstoffe für Parks von gewerblichen Fahrzeugen (Busse, Taxen, Nutzfahrzeuge usw.) und insbesondere Kraftstoffspezifikationen für Flüssiggas (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe. Die Kommission kann dieses Arbeitsprogramm als Teil der derzeit im Rahmen des Auto-Öl-II-Überprüfungsverfahrens durchgeführten Arbeiten unterstützen.

- Die Abänderung 24 wurde teilweise akzeptiert (Artikel 11 Absätze 1 und 2)

  Darin wird ein Ausschuß mit beratender Funktion eingesetzt und die Kommission aufgefordert, die Stellungnahme des Ausschusses soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die Kommission kann dem zustimmen.

Abänderungsanträge, die nicht akzeptiert werden können:

- Der Vorschlag der Kommission stützt sich entsprechend Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG auf das Prinzip der Kosteneffizienz. Die Kommission kann daher nicht akzeptieren, daß den Vorschlägen statt dessen das Kosten-Nutzen-Prinzip zugrundegelegt wird. Folglich sind die Abänderungen 3, 4, 5 und teilweise 23 (Artikel 9 Absatz 1) nicht akzeptabel.

- Die Vorschläge für die Kraftstoffstandards, die im Jahre 2000 in Kraft treten sollen, stützen sich auf eine (in Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG verlangte) umfassende Kosteneffizienzbewertung sowie eine Reihe von Maßnahmen, die zur Reduzierung der Fahrzeugemissionen beitragen. Die Kommission ist der Auffassung, daß der Vorschlag über Kraftstoffe Teil eines kosteneffizienten Maßnahmenpakets ist, und eine Verschärfung der Kraftstoffspezifikationen, die im Jahre 2000 in Kraft treten sollen, daher zur Erreichung der unionsweit vereinbarten Luftqualitätsstandards bis zum Jahre 2010 nicht erforderlich ist. Daher kann die Kommission die Abänderungen 25, 26 und 29 nicht akzeptieren. Andererseits glaubt die Kommission, daß spätestens im Jahre 2000 Kraftstoffstandards eingeführt werden sollten, die zu einer Reduzierung der Fahrzeugemissionen beitragen. Die Kommission kann eine mögliche mehrjährige Verzögerung bei der Einführung dieser Maßnahmen nicht akzeptieren. Daher sind Teile der Abänderungen 15 (Artikel 3 Absatz 4) und 16 (Artikel 4 Absatz 2) für die Kommission nicht akzeptabel.

- Was den vorgeschlagenen Standard für die Höchstmenge an Sauerstoffträgern in Ottokraftstoff (2,3%) angeht, vertritt die Kommission die Auffassung, daß eine Erhöhung der Höchstmenge nachweislich zu einer größeren Luftverschmutzung durch giftige Stoffe wie Aldehyde führen kann. Daher kann die Kommission die Abänderungen 7 und 27 nicht akzeptieren.

- Nach Ansicht der Kommission können die Kraftstoffstandards für 2005 erst auf der Grundlage weiterer wissenschaftlicher und technischer Bewertungen, die in dem derzeit laufenden Auto-Öl-II-Programm vorgesehen sind, endgültig festgelegt werden. Solange solche weitergehenden Bewertungen nicht vorliegen, ist die Festlegung verbindlicher Kraftstoffstandards für 2005 verfrüht. Aus diesem Grund kann die Kommission die Abänderungen 1, 10, 12, 19, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 und Teile der Abänderungen 14 (Erwägung 16, 1. Satz), 15

(Artikel 3 Absatz 2), 16 (Artikel 4 Absatz 1) und 23 (Artikel 9 Absatz 2) nicht akzeptieren.

- Der Gemeinschaftsrahmen für die Anwendung steuerlicher Anreize zur Förderung des Inverkehrbringens schadstoffärmerer Kraftstoffe ist in der Richtlinie 92/81/EWG festgelegt. Die Kommission hält es nicht für angebracht, in der vorliegenden Richtlinie einen gesonderten Rahmen für steuerliche Anreize festzulegen und kann folglich die Abänderungen 8, 9 und 18 nicht akzeptieren.

- Der Vorschlag für Kraftstoffe ist Teil eines ausgewogenen Maßnahmenpakets zur Reduzierung der Emissionen von Straßenfahrzeugen auf ein Niveau, das mit der Einhaltung zufriedenstellender Luftqualitätsstandard bis zum Jahre 2010 vereinbar ist. Dieser Vorschlag wird zu einer erheblichen Verbesserung der durchschnittlichen Qualität der in der Gemeinschaft verkauften Kraftstoffe führen. Daher kann die Kommission die Abänderung 2 nicht akzeptieren.

- Die Kommission hält die Bedingungen, unter denen Ausschüsse angehört werden, und die Arbeitsverfahren solcher Ausschüsse für horizontale Fragen, die jeweils von Fall zu Fall im Rahmen spezifischer Legislativvorschläge behandelt werden sollten. Daher kann die Kommission die Abänderungen 20, 21, 22 und Teile der Abänderungen 15 (Artikel 3 Absatz 5), 16 (Artikel 4 Absatz 3) und 24 (Artikel 11 Absatz 3) nicht akzeptieren.

4. GEÄNDERTER VORSCHLAG

In ihrer Stellungnahme zu dem gemeinsamen Standpunkt zu einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates hat die Kommission ihrer Befriedigung darüber Ausdruck gegeben, daß der gemeinsame Standpunkt sich eng an den ursprünglichen Vorschlag der Kommission anlehnte, die Kosteneffizienzprinzipien sowie die Verpflichtung bestätigte, künftigen Vorschlägen umfassende wissenschaftlich-technische Bewertungen zugrundezulegen, und einstimmig angenommen wurde.

Im Anschluß an die zweite Lesung des Richtlinienentwurfs im Europäischen Parlament ändert die Kommission hiermit ihren Vorschlag für eine Richtlinie und übernimmt die akzeptierten Abänderungen (3 in vollem Wortlaut, 4 teilweise und 1 prinzipiell).

GEÄNDERTER VORSCHLAG FÜR

EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen und zur Änderung

der Richtlinie 93/12/EWG des Rates

Gemeinsamer Standpunkt des Rates[1]	**Geänderter Vorschlag**
	(Abänderungsantrag 6)
	Erwägung 9
Es ist notwendig, kurzfristig eine Reduzierung von umweltverschmutzenden Fahrzeugemissionen, insbesondere in städtischen Gebieten, zu erreichen, darunter Primärschadstoffe wie unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid, Sekundärschadstoffe wie Ozon und giftige Emissionen wie Benzol und Partikelemissionen.	Es ist notwendig, kurzfristig eine Reduzierung von umweltverschmutzenden Fahrzeugemissionen, insbesondere in städtischen Gebieten, zu erreichen, darunter Primärschadstoffe wie unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid, Sekundärschadstoffe wie Ozon und giftige Emissionen wie Benzol und Partikelemissionen. Die Reduzierung von umweltverschmutzenden Fahrzeugemissionen in städtischen Gebieten kann bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor unmittelbar durch Veränderungen der Kraftstoffzusammensetzung erreicht werden, vorausgesetzt, einige Spezifikationen unter- oder überschreiten nicht bestimmte Werte.

[1] ABl. Nr. C 351 vom 19.11.1997, S. 1.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates	Geänderter Vorschlag
	(Abänderungsantrag 11)
	Erwägung 13
Die Notwendigkeit einer Verringerung der Fahrzeugemissionen und die Verfügbarkeit der notwendigen Raffinerietechnik rechtfertigen die Festlegung umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen für das Inverkehrbringen unverbleiter Otto- und Dieselkraftstoffe ab 1. Januar 2000 .	Die Notwendigkeit einer Verringerung der Fahrzeugemissionen und die Verfügbarkeit der notwendigen Raffinerietechnik rechtfertigen die Festlegung umweltbezogener Kraftstoffspezifikationen für das Inverkehrbringen unverbleiter Otto- und Dieselkraftstoffe.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates	Geänderter Vorschlag
(Abänderungsantrag 13)	
Erwägung 15	
Die Mitgliedstaaten sollten Überwachungssysteme einführen, um die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Normen für die Kraftstoffqualität zu gewährleisten. Die von den Mitgliedstaaten erhobenen Informationen über die Kraftstoffqualität werden der Kommission nach einem einheitlichen Muster vorgelegt.	Die Mitgliedstaaten sollten Überwachungssysteme einführen, um die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Normen für die Kraftstoffqualität zu gewährleisten. Diese Überwachungssysteme sollten auf einer einheitlichen Grundlage hinsichtlich der Methodik der Probeentnahme und der Testmethoden basieren. Die von den Mitgliedstaaten erhobenen Informationen über die Kraftstoffqualität werden der Kommission nach einem einheitlichen Muster vorgelegt.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates	Geänderter Vorschlag
(Abänderungsantrag 14)	
Erwägung 16	
Auf der Grundlage einer umfassenden Bewertung wird die Kommission einen Vorschlag vorlegen, der u.a. umweltbezogene Spezifikationen für Otto- und Dieselkraftstoffe für die Zeit ab 1. Januar 2005 enthält. Der Vorschlag bestätigt, ändert und ergänzt die Richtspezifikationen dieser Richtlinie. Er legt ggf. auch umweltbezogene Spezifikationen für andere Arten von Kraftstoff, beispielsweise Flüssiggas (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe fest.	Auf der Grundlage einer umfassenden Bewertung wird die Kommission einen Vorschlag vorlegen, der die obligatorischen Spezifikationen für Otto- und Dieselkraftstoffe gemäß Anhang III und IV ergänzt und erforderlichenfalls verbessert, die ab 1. Januar 2005 Anwendung finden. Der Vorschlag der Kommission legt ggf. auch umweltbezogene Spezifikationen für andere Arten von Kraftstoff, beispielsweise Flüssigkeit (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe fest. Zu beachten sind die bestehenden Parks an gewerblichen Fahrzeugen (Busse, Taxen, Nutzfahrzeuge usw.), die zu einem großen Teil für die Luftverschmutzung in Städten verantwortlich sind und bei denen sich gesonderte Spezifikationen vorteilhaft auswirken könnten.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates	Geänderter Vorschlag
	(Abänderungsantrag 17)
	Artikel 5
Die Mitgliedstaaten dürfen ab 1. Januar 2000 das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, weder untersagen noch beschränken oder verhindern.	Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, weder untersagen noch beschränken oder verhindern.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates	Geänderter Vorschlag
	(Abänderungsantrag 23)
	Artikel 9
1. Die Kommission legt regelmäßig, und zwar erstmals nicht später als 12 Monate nach Annahme dieser Richtlinie, spätestens jedoch am 30. Juni 1999, im Lichte der Bewertung, die gemäß den Erfordernissen von Artikel 3 der Richtlinie 97/ /EG des Rates und des Europäischen Parlaments vom .... über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Kraftfahrzeugemissionen durchgeführt wird, dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Revision dieser Richtlinie als Bestandteil der Strategie vor, die bewirken soll, daß den gemeinschaftlichen Luftqualitätsstandards und den damit verbundenen Zielen möglichst kostengünstig entsprochen wird.	1. Die Kommission legt regelmäßig, und zwar erstmals nicht später als 12 Monate nach Annahme dieser Richtlinie, spätestens jedoch am 30. Juni 1999, im Lichte der Bewertung, die gemäß den Erfordernissen von Artikel 3 der Richtlinie 97/ /EG des Rates und des Europäischen Parlaments vom .... über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Kraftfahrzeugemissionen durchgeführt wird, dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Revision dieser Richtlinie als Bestandteil der Strategie vor, die bewirken soll, daß den gemeinschaftlichen Luftqualitätsstandards und den damit verbundenen Zielen kostengünstig entsprochen wird.

2. Der Vorschlag enthält umweltbezogene Spezifikationen für Ottokraftstoff, der ab dem 1. Januar 2005 in Verkehr gebracht wird, zur Bestätigung oder Änderung und Ergänzung der Richtspezifikationen des Anhangs III.	2. Der Vorschlag enthält umweltbezogene Spezifikationen für Ottokraftstoff, der ab dem 1. Januar 2005 in Verkehr gebracht wird, zur Bestätigung oder Änderung und Ergänzung der Richtspezifikationen des Anhangs III.
3. Der Vorschlag enthält ferner umweltbezogene Spezifikationen für Dieselkraftstoff, dessen Qualität mit dem wirksamen Funktionieren neuer Abgastechnologien im Einklang steht und dessen Inverkehrbringen ab 1. Januar 2005 sichergestellt wird, zur Bestätigung oder Änderung und Ergänzung der Richtspezifikationen des Anhangs IV. Darüber hinaus berücksichtigt der Vorschlag eine schrittweise Steigerung der Verfügbarkeit dieses Dieselkraftstoffs mit ausgewogener Streuung der Abgabestellen im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten und er enthält einen Stichtag, ab dem ausschließlich dieser Dieselkraftstoff in Verkehr gebracht werden darf.	3. Der Vorschlag enthält ferner umweltbezogene Spezifikationen für Dieselkraftstoff, dessen Qualität mit dem wirksamen Funktionieren neuer Abgastechnologien im Einklang steht und dessen Inverkehrbringen ab 1. Januar 2005 sichergestellt wird, zur Bestätigung oder Änderung und Ergänzung der Richtspezifikationen des Anhangs IV. Darüber hinaus berücksichtigt der Vorschlag eine schrittweise Steigerung der Verfügbarkeit dieses Dieselkraftstoffs mit ausgewogener Streuung der Abgabestellen im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten und er enthält einen Stichtag, ab dem ausschließlich dieser Dieselkraftstoff in Verkehr gebracht werden darf. Zusätzlich zu den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 kann die Kommission u.a. Vorschläge für folgende Bereiche unterbreiten: -Vorschläge unter Berücksichtigung der speziellen Situation des gewerblichen Fahrzeugparks und der Notwendigkeit, Spezifikationsniveaus für die speziellen Kraftstoffe, die sie verwenden, vorzuschlagen; -Vorschläge zur Festsetzung von Spezifikationsniveaus, die auf Flüssiggas (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe anwendbar sind.
4. Der Vorschlag enthält gegebenenfalls auch umweltbezogene Spezifikationen für Flüssiggas (LPG), Erdgas und Biokraftstoffe.	

Gemeinsamer Standpunkt des Rates	Geänderter Vorschlag
	(Abänderungsantrag 24)
	Artikel 11
1. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Artikel 10 genannten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Angelegenheit festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.	1. Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus einem Vertreter je Mitgliedstaat zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls nach Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

2. Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen. Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit. Hat der Rat nach Ablauf von 3 Monaten ab seiner Befassung keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen, es sei denn, der Rat hat sich mit einfacher Mehrheit gegen die genannten Maßnahmen ausgesprochen.	2. Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

ISSN 0254-1467

KOM(98) 241 endg.

DOKUMENTE

DE 12 10 15 14

Katalognummer : CB-CO-98-256-DE-C

ISBN 92-78-35183-0

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

15