

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

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

KOM(2000) 42 endg.; Ratsdok. 6232/00

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 8. März 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Februar 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Umweltfragen" beraten.

Da sich der Vorschlag auf Artikel 95 EGV stützt, findet das Mitentscheidungsverfahren Anwendung. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 721/96 = AE-Nr. 963083.

BEGRÜNDUNG

A. Ziel des Vorschlags

Ziel des Vorschlags ist es, die Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG, zu ändern, und Termine einzuführen, ab denen On-board-Diagnosesysteme (OBD) für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die mit alternativen Kraftstoffen wie LPG (LPG) oder NG (NG) betrieben werden, verbindlich vorgeschrieben werden. Diese Fahrzeuge können entweder nur mit LPG oder NG betrieben werden oder vom Betrieb mit Benzin auf den Betrieb mit LPG oder NG umgeschaltet werden.

B. Rechtsgrundlage

Die Maßnahmen werden auf der Grundlage von Artikel 95 des Unionsvertrags vorgeschlagen. Sie sind Teil des europäischen Typgenehmigungssystems für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, und ihre Einhaltung wird für neue, von den innerstaatlichen Behörden ausgestellte Typgenehmigungen verbindlich vorgeschrieben sein. Dieser gesetzgeberische Ansatz wird von den Marktteilnehmern voll unterstützt.

Der Text ist für den EWR-Vertrag von Bedeutung.

C. Hintergrund

Die Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG, sieht vor, daß neue Typen von Personenkraftwagen (Klasse M1) und leichten Nutzfahrzeugen (Klasse N1) mit Fremdzündungsmotor ab dem 1. Januar 2000 sämtliche, in Anhang XI dieser Richtlinie beschriebenen Vorschriften für On-board-Diagnosesysteme (OBD) einhalten müssen. Für alle anderen Typen ist der Termin der 1. Januar 2001.

Die Bezeichnung "Fremdzündungsmotor" bezieht sich in erster Linie auf mit Benzin betriebene Motoren. Darunter fallen jedoch auch Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die mit LPG oder NG betrieben werden. Dabei kann es sich entweder um Fahrzeuge handeln, die nur mit LPG oder NG betrieben werden (ausschließlich mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge) oder um "bi-fuel"-Fahrzeuge, d.h., Fahrzeuge, die vom Betrieb mit Benzin auf den Betrieb mit LPG oder NG umgeschaltet werden können.

OBD-Systeme für diese alternativen Kraftstoffe sind gegenwärtig noch nicht so weit fortgeschritten wie für Fahrzeuge, die ausschließlich mit Benzin betrieben werden. Die in Anhang I der Richtlinie 98/69/EG angegebenen Vorschriften können von einem ausschließlich mit LPG oder NG betriebenen Fahrzeug nicht eingehalten werden. Ein "bi-fuel"-Fahrzeug könnte die OBD-Vorschriften beim Betrieb mit Benzin zwar einhalten, wenn es vom Betrieb mit Benzin auf den Betrieb mit LPG oder NG und dann wieder auf den Betrieb mit Benzin umgeschaltet wird, treten jedoch erhebliche Schwierigkeiten auf. Die Funktionsfähigkeit des OBD-Sensors kann beeinträchtigt werden und für die Verfahren zur Speicherung der Daten der Motorbetriebsbedingungen beim Betrieb mit den beiden Kraftstoffarten gibt es keine entsprechenden Normen.

Zwar gibt es einige mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge mit OBD-Systemen, die nach US-amerikanischen Vorschriften zertifiziert wurden (z.B. OBD-II des California Air Resources Board (CARB)). Diese Fahrzeuge brauchen jedoch die meisten dieser OBD-Vorschriften erst ab dem Modell des Jahres 2004 einzuhalten. Sie wurden von der Einhaltung einiger der wichtigsten OBD-Überwachungsfunktionen befreit, etwa in bezug auf die Wirk-

samkeit des Katalysators, die Funktionsweise des Kraftstoffsystems, Verbrennungsaussetzer, die Leistungsfähigkeit der Sauerstoffsonde und die Überwachung der Verdunstungs-emissionen. Da das europäische Typgenehmigungssystem, abgesehen von Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c) der Typgenehmigungs-Rahmenrichtlinie, das Konzept des teilweisen Verzichts auf Einhaltung der Vorschriften nicht kennt, läßt sich das US-amerikanische Beispiel nicht ohne weiteres auf den europäischen Markt übertragen.

Mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge können gegenüber anderen Kraftstoffen Umweltvorteile bringen; sie sollten aber auch die entsprechenden OBD-Anforderungen erfüllen. Würde man allerdings verlangen, daß diese Fahrzeuge die OBD-Vorschriften bereits ab dem 1. Januar 2000 einhalten, hätte dies im jetzigen Entwicklungsstadium zur Folge, daß eine größere Verbreitung dieser Fahrzeuge behindert wird. Daher schlägt die Kommission vor, daß Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, eine längere Frist bis zur Einhaltung der entsprechenden OBD-Vorschriften eingeräumt wird. Das gibt der Kommission auch die Möglichkeit, entsprechende Änderungen der OBD-Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG, vorzuschlagen, die zur Überwachung des Emissionsminderungssystems von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen erforderlich sind.

Die Kommission schlägt daher vor, Abschnitt 8 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG, zu ändern und die Termine klar festzulegen, ab denen OBD-Systeme in neuen Fahrzeugtypen (Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge) mit Fremdzündungsmotor - die (a) ausschließlich mit Benzin oder (b) ausschließlich mit LPG oder NG (ausschließlich mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge) oder (c) mit Benzin betrieben werden, jedoch auch auf den Betrieb mit LPG oder NG umgeschaltet werden können ("bi-fuel"-Fahrzeug) - verbindlich vorgeschrieben sind.

Daher schlägt die Kommission vor, daß die bisherigen Termine für mit Benzin betriebene Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor unverändert bleiben, für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die ausschließlich mit LPG oder NG betrieben werden oder die vom Betrieb mit Benzin auf den Betrieb mit LPG oder NG umgeschaltet werden können, jedoch die folgenden Termine gelten:

	Neue Typen	Alle Typen
Fahrzeuge der Klasse M1 $\leq$ 2 500kg und Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppe I	1. Januar 2003	1. Januar 2006
Fahrzeuge der Klasse M1 $>$ 2 500 kg und Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppen II und III	1. Januar 2006	1. Januar 2007

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates
über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von
Kraftfahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere
auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der Richtlinie 70/220/EWG des Rates⁴, vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/102/EG der Kommission⁵, handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁶ vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷, eingeführten Typgenehmigungsverfahrens.
- (2) In der Richtlinie 70/220/EWG werden die Vorschriften für die Prüfung der Emissionen von in deren Geltungsbereich fallenden Kraftfahrzeugen festge-

¹ ABl. C

² ABl. C

³ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ..., Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom ... und Beschluß des Europäischen Parlaments vom ...

⁴ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1.

⁵ ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 43.

⁶ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.

⁷ ABl. L 11 vom 16.1.1999, S. 25.

legt. Angesichts der jüngsten Erfahrungen und des sich rasch entwickelnden Stands der Technik von On-board-Diagnosesystemen empfiehlt es sich, diese Vorschriften entsprechend anzupassen.

- (3) On-board-Diagnosesysteme (OBD) für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die permanent oder teilweise mit Flüssiggas oder Erdgas betrieben werden, befinden sich in einem weniger fortgeschrittenen Entwicklungsstadium und können für diese neuen Fahrzeugtypen nicht vor 2003 verbindlich vorgeschrieben werden.
- (4) Die Richtlinie 70/220/EWG sollte entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten 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 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Nummer 8.1 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG erhält folgende Fassung:

8.1. Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor

8.1.1. *Mit Ottokraftstoff betriebene Fahrzeuge*

Ab dem 1. Januar 2000 müssen neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2001 alle Fahrzeugtypen der Klasse M1 - mit Ausnahme von Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von mehr als 2500 kg - sowie Fahrzeuge der Klasse N1, Gruppe I, mit einem On-board-Diagnosesystem (OBD) zur Emissionsminderung gemäß Anhang XI ausgerüstet sein.

Ab dem 1. Januar 2001 müssen neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2002 alle Fahrzeugtypen der Klasse N1, Gruppen II und III, und Fahrzeuge der Klasse M1 mit einer Gesamtmasse von mehr als 2 500 kg mit einem On-board-Diagnosesystem (OBD) zur Emissionsminderung gemäß Anhang XI ausgerüstet sein.

8.1.2. *Mit Flüssiggas und Erdgas betriebene Fahrzeuge*

Ab dem 1. Januar 2003 müssen neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2006 alle Fahrzeugtypen der Klasse M1 - mit Ausnahme von Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von mehr als 2 500 kg - sowie Fahrzeuge der Klasse N1, Gruppe I, die permanent oder teilweise entweder mit Flüssiggas oder mit Erdgas betrieben werden, mit einem On-board-Diagnosesystem (OBD) zur Emissionsminderung gemäß Anhang XI ausgerüstet sein.

Ab dem 1. Januar 2006 müssen neue Fahrzeugtypen und ab dem 1. Januar 2007 alle Fahrzeugtypen der Klasse N1, Gruppen II und III, sowie Fahrzeuge der Klasse M1 mit einer Gesamtmasse von mehr als 2 500 kg, die permanent oder teilweise entweder mit Flüssiggas oder mit Erdgas betrieben werden, mit einem On-board-Diagnosesystem (OBD) zur Emissionsminderung gemäß Anhang XI ausgerüstet sein.