

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung von
Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch von N₁-Fahrzeugen

KOM(2001) 543 endg.; Ratsdok. 13492/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 04. Dezember 2001 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 25. Oktober 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 667/98 = AE-Nr. 982297.

BEGRÜNDUNG

A. ZIEL DES VORSCHLAGS

Die Richtlinie 80/1268/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 1999/100/EG, soll wiederum geändert werden, um deren Geltungsbereich auf Fahrzeuge der Klasse N₁ (leichte Nutzfahrzeuge) auszudehnen. Die Richtlinie gilt derzeit nur für Fahrzeuge der Klasse M₁ (Personenkraftwagen). Der Vorschlag führt harmonisierte Mindestanforderungen für die Messung der Kohlendioxidemission und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N₁ ein. Er stellt somit eine Grundvoraussetzung dafür dar, dass Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei N₁-Fahrzeugen in der EU künftig ergriffen, überwacht und bewertet werden können.

B. RECHTSGRUNDLAGE

Die Richtlinie wird auf der Grundlage von Artikel 95 EG-Vertrag vorgeschlagen. Sie ist Teil des europäischen Typgenehmigungssystems und muss von den nationalen Behörden beachtet werden, wenn sie neue Genehmigungen erteilen. Dieser gesetzgeberische Ansatz wird von den Marktbeteiligten voll unterstützt.

Der Text ist von Bedeutung für das EWR-Übereinkommen.

C. KONTEXT

1. Derzeitige Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor

Die Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über „Politische Konzepte und Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen: zu einem Europäischen Programm zur Klimaänderung (ECCP)“ enthält Vorschläge zur Umsetzung einer Strategie zur Verringerung von Treibhausgasemissionen; dazu zählen auch Maßnahmen für den Verkehrssektor.

Für Personenkraftwagen verabschiedete die Kommission bereits 1995 eine Mitteilung, in der eine Strategie zur Bewältigung der ansteigenden CO₂-Gesamtemissionen dieser Fahrzeugklasse vorgeschlagen wurde. Der Umwelttrat unterstützte diese Strategie in seinen Schlussfolgerungen vom 25. Juni 1996. Die Strategie, bis zum Jahr 2005 (spätestens 2010) für alle Neuwagen einen durchschnittlichen CO₂-Wert von 120 g/km zu erreichen, ruht auf drei Grundpfeilern: einer Vereinbarung mit der Industrie, einem System zur Kennzeichnung des Kraftstoffverbrauchs sowie steuerlichen Maßnahmen. Diese Grundpfeiler müssen allerdings durch entsprechende Rechtsvorschriften zur Überwachung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen untermauert werden.

Was den ersten Grundpfeiler anbelangt, verpflichtete sich der Dachverband der Europäischen Automobilhersteller ACEA im Jahr 1998 dazu, bis 2008 die CO₂-Emissionen im Durchschnitt aller Personenkraftfahrzeuge auf 140 g/km zu verringern. Vergleichbare Selbstverpflichtungen der Verbände der japanischen und koreanischen Kraftfahrzeughersteller (JAMA bzw. KAMA) folgten. Die Bemühungen wurden ergänzt durch die Entscheidung 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems

zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen. Abgeschlossen wurden die Arbeiten am zweiten Grundpfeiler mit der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen. Als Basisinstrument für diese Maßnahmen dienen die harmonisierten Messverfahren nach Richtlinie 80/1268/EWG; damit sollen:

1. klare Gesamtziele für die Selbstverpflichtung der Industrie gesteckt,
2. die Zahlen für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch aller Fahrzeugmodelle vergleichbar gemacht und
3. eine transparente Kontrolle und Bewertung der erzielten Fortschritte ermöglicht werden.

2. Leichte Nutzfahrzeuge und CO₂-Emissionen

Als leichte Nutzfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse N₁) gelten Fahrzeuge für den Gütertransport und einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen. Die breite Palette von Fahrzeugtypen der Klasse N₁ reicht von leichten, aus Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen über sportliche Geländewagen und Großraumlimousinen bis zu Kleinlastwagen (Pick-up) und größeren Lastkraftwagen. Die meisten Fahrzeuge dieser Klasse werden mit Dieselmotoren betrieben. Von jedem Grundmodell werden in der Regel relativ viele Varianten abgeleitet, die sich durch Kombination verschiedener Bauartmerkmale ergeben (Dachhöhe, Doppelkabine, Radstand, Pick-up-Version usw.). Aus Daten von ACEA geht hervor, dass die elf großen Hersteller von N₁-Fahrzeugen derzeit 94 Basismodelle herstellen, aus denen jeweils mindestens zehn Varianten abgeleitet sind. Die Unterscheidung zwischen Fahrzeugen der Klasse M₁ (Personenkraftwagen) und der Klasse N₁ fällt nicht immer leicht, da die Hersteller ähnliche Modelle bei der Genehmigung je nach Verwendungszweck entweder in M₁ oder in N₁ einstufen können.

Im Jahr 2000 wurden in der EU annähernd 1,8 Mio. N₁-Fahrzeuge und - zum Vergleich - 14 Mio. Personenkraftwagen verkauft. Alle großen PKW-Hersteller sowie bestimmte LKW-Hersteller teilen den Markt unter sich auf. Darüber hinaus gibt es noch eine beträchtliche Anzahl von Aufbauherstellern, die Spezialfahrzeuge in geringer Stückzahl herstellen.

In der Gemeinschaft stoßen leichte Nutzfahrzeuge annähernd 10 % der gesamten im Straßenverkehr anfallenden CO₂-Menge aus. Wie das Programm AUTO-OIL II gezeigt hat, steigt der Anteil von N₁-Fahrzeugen am gesamten CO₂-Ausstoß, was auf die Zunahme ihres Marktanteils in den letzten Jahren zurückzuführen ist.

Bisher wurde auf Gemeinschaftsebene nichts unternommen, um die Kraftstoffeffizienz und die CO₂-Emissionen dieser Fahrzeugklasse zu überwachen oder zu verbessern. Im Parlament und im Rat wurde darüber debattiert, ob das Überwachungssystem nicht auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt werden sollte. Da die harmonisierten Messverfahren der Richtlinie 80/1268/EWG jedoch nur für Fahrzeuge der Klasse M₁ gelten, fehlte die Grundlage für ein derartiges Vorgehen. Der jetzige Vorschlag, den Anwendungsbereich der Richtlinie auch auf N₁-Fahrzeuge auszudehnen, ist somit eine Grundvoraussetzung dafür, dass künftig Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei leichten Nutzfahrzeugen in der EU ergriffen und überwacht werden können. Diesbezüglich nahm der Umweltrat im Oktober 1999 die von der Kommission geplanten Studien über die Möglichkeiten zur Ausdehnung von

Richtlinie 80/1268/EWG auf leichte Nutzfahrzeuge zur Kenntnis; er sah darin einen ersten Schritt zur Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge in die Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen. Die Kommission untersucht derzeit, welche Maßnahmen sich zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz und der CO₂-Emissionen von N₁-Fahrzeugen am besten eignen.

Als Vorarbeit für diesen Vorschlag erstellte der TÜV Rheinland ein Gutachten für die Kommission, in dem er die technischen Auswirkungen einer Ausdehnung der Richtlinie 80/1268/EWG auf N₁-Fahrzeuge untersuchte.

D. EINBEZIEHUNG DER BETROFFENEN KREISE

1. Standpunkt der Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten wurden konsultiert und über die technische Arbeitsgruppe der Kommission zu Kraftfahrzeugemissionen MVEG (*Motor Vehicle Emissions Group*) vom Inhalt dieses Vorschlags in Kenntnis gesetzt. Die Vorschläge werden von der Mehrzahl der Sachverständigen unterstützt.

2. Standpunkt der Industrie

Die Automobilindustrie wurde von Anfang an in die Diskussion einbezogen. Sie steht dem Vorschlag im Allgemeinen positiv gegenüber.

E. GRUNDLAGE UND INHALT DES VORSCHLAGS

1. Ausdehnung des Anwendungsbereichs

Die in Anhang III der Richtlinie 70/220/EWG beschriebene Prüfung auf dem Fahrleistungsprüfstand („Typ I-Prüfung“) zur Bestimmung der Abgasemission ist auf Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ anwendbar. Als Alternative dazu kann Dieselfahrzeugen der Klasse N₁ die Typgenehmigung für die Abgasemission nach Richtlinie 88/77/EWG erteilt werden. Richtlinie 80/1268/EWG schreibt genau dasselbe Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen vor wie Richtlinie 70/220/EWG, gilt derzeit jedoch nur für Personenkraftwagen. Daher kann das Prüfverfahren unmittelbar auch auf Fahrzeuge der Klasse N₁ ausgedehnt werden, was im Einklang mit der Richtlinie 70/220/EWG steht.

Es wird vorgeschlagen, die neuen Vorschriften wie folgt in Kraft zu setzen:

- ab 1. Juli 2003 für *neue Typgenehmigungen* (der Klasse N₁);
- ab 1. Januar 2006 für *bereits erteilte Typgenehmigungen* von Fahrzeugen der Klasse N₁ Gruppe I und ab 1. Januar 2007 für *bereits erteilte Typgenehmigungen* von Fahrzeugen der Klasse N₁ Gruppe II und III.

Die Fristen für *bereits erteilte Typgenehmigungen* orientieren sich an den entsprechenden Fristen der Richtlinie 98/69/EG für die Emissionsgrenzwerte von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁. Damit sollen wiederholte Typgenehmigungen für einen bestimmten Fahrzeugtyp vermieden werden, da dies unnötig die Kosten in die Höhe treiben würde, die mit dem Vorschlag verbunden sind.

Derzeit schreibt die Richtlinie vor, dass der technische Dienst prüft, ob die Abgasemission innerhalb der Grenzwerte der Richtlinie 70/220/EWG liegt. Diese Vorschrift kann auf N₁-Fahrzeuge nicht angewendet werden, da deren *Typgenehmigung* hinsichtlich der Abgasemission nach Richtlinie 88/77/EWG erteilt wird.

2. Einfluss der Beladung

Das bereits für die Emissionsprüfung von N₁-Fahrzeugen gemäß Richtlinie 70/220/EWG eingesetzte Messverfahren berücksichtigt nicht die Erhöhung des Fahrzeuggewichts durch seine Beladung. Dasselbe gilt auch für andere Variablen wie Fahrverhalten, Instandhaltung, klimatische und topografische Bedingungen. Das TÜV-Gutachten hat gezeigt, dass die Beladung einen wesentlichen Einfluss auf den tatsächlichen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen hat. Bei 30 % Beladung (dieser Wert gilt als mittlerer Beladungsfaktor für Fahrzeuge dieser Art) nehmen die CO₂-Emissionen je nach Fahrzeugtyp und Fahrzyklus um 4-12 % zu. Ähnliche Messungen von ACEA beim gesetzlich vorgeschriebenen Fahrzyklus ergeben lediglich eine relative Zunahme um 4-6 %. Die Daten zeigen ferner, dass die Beladung die Messergebnisse bei allen Fahrzeugen in gleicher Weise beeinflusst, d. h., die Einstufung der Fahrzeuge nach ihrem Kraftstoffverbrauch ändert sich durch die Beladung nicht. Dies beweist, dass sich das Messverfahren gut für den Vergleich der Kraftstoffeffizienz eignet, was aus der Sicht des Verbrauchers und zur Besteuerung von Bedeutung ist, aber auch für die systematische Beobachtung etwaiger Verbesserungen bei der Kraftstoffeffizienz im Laufe der Zeit.

Etwaige Änderungen am Prüfverfahren, z. B. die Berücksichtigung der Beladung, würden zu Abweichungen zwischen der Emissionsrichtlinie 70/220/EWG und der vorliegenden Richtlinie führen. Da die Zahl der Fahrzeugversionen groß ist, wäre eine beträchtliche Anzahl zusätzlicher Prüfungen erforderlich, die erhebliche zusätzliche Kosten verursachen würden; dennoch wäre der Zusatznutzen gegenüber den derzeitigen Messverfahren begrenzt.

Aufgrund des offensichtlich bestehenden, direkten Zusammenhangs zwischen der Beladung und dem Kraftstoffverbrauch wäre ein Berechnungsverfahren zu erwägen, mit dem sich der Einfluss der Beladung auf den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen einschätzen ließe. Derartige Informationen könnten der Öffentlichkeit durch eine Änderung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen zugänglich gemacht werden; in diese Richtlinie müssten besondere Anforderungen für N₁-Fahrzeuge eingearbeitet werden. Darüber hinaus muss das derzeitige Verhältnis zwischen Beladung und Kraftstoffverbrauch überwacht werden. Nur so lässt sich feststellen, ob die Hersteller den Kraftstoffverbrauch ohne Beladung optimieren, dafür aber deutliche Verschlechterungen bei höherer Beladung in Kauf nehmen.

3. Ausnahmen für Kleinserienhersteller

Anders als bei Personenkraftwagen werden leichte Nutzfahrzeuge nicht ausschließlich von Unternehmen hergestellt, die EU-weit oder global operieren. Eine beträchtliche Anzahl so genannter Aufbauhersteller fertigt Spezialfahrzeuge in kleinen Stückzahlen. Das Produktionsvolumen beschränkt sich in der Regel auf einige Hundert Fahrzeuge im Jahr in unterschiedlichen Versionen. Diese Hersteller kaufen in der Regel den Motor oder ein Fahrgestell mit Motor. Für derartige (Diesel-)Motoren wurde die *Typgenehmigung* hinsichtlich der Emissionen gemäß Richtlinie 88/77/EWG bereits erteilt. Das ganze Fahrzeug erhält die Typgenehmigung in einem mehrstufigen Verfahren, damit die Nischenhersteller die Endausrüstung vornehmen können.

Diese mittelständischen Unternehmen verfügen jedoch weder über die nötige Ausstattung (Leistungsprüfstand) noch über die nötige Erfahrung mit Emissions- oder CO₂-Messungen. Wegen der geringen Zahl der Fahrzeuge würden die Zusatzkosten, die dem Hersteller aus dem vorliegenden Vorschlag entstehen, unverhältnismäßig hoch sein im Vergleich zum tatsächlichen Nutzen. Für den Fall, dass der Motor bereits im Hinblick auf die Emissionen gemäß Richtlinie 88/77/EWG typgeprüft wurde, wird deshalb eine Ausnahmeregelung für Kleinserienhersteller vorgeschlagen.

F. SUBSIDIARITÄT

1. Ziel der vorgeschlagenen Rechtsvorschrift angesichts der der Kommission übertragenen Verpflichtungen

Mit dem Vorschlag soll der Anwendungsbereich bestehender Rechtsvorschriften erweitert werden. Er trägt wesentlich zu den Bemühungen der Kommission um Verringerung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor besonders bei Fahrzeugen der Klasse N₁ bei.

2. Jeweilige Zuständigkeit der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten

Die Harmonisierung der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Gemeinschaft.

3. Handlungsmöglichkeiten der Gemeinschaft

Die sinnvollste Maßnahme ist die Rechtsetzung auf der Grundlage einer Richtlinie oder einer Verordnung. Als Einzelrichtlinie, die die Anwendung des durch die Richtlinie 70/156/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 2000/40/EG, eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens ermöglicht, erfüllt der Vorschlag die rechtlichen Anforderungen.

4. Verfügbarkeit eines Konzepts mit allgemeinen Zielen, das den Mitgliedstaaten die Umsetzung überlässt

Um den Bestimmungen der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 2000/40/EG, gerecht zu werden, bedarf es einer einheitlichen, detaillierten Richtlinie.

G. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates werden die Anforderungen an die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N₁ in der EU harmonisiert. Er stellt somit eine Grundvoraussetzung dafür dar, dass künftig Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei N₁-Fahrzeugen in der EU ergriffen, überwacht und bewertet werden können.

2001/0255 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates
im Hinblick auf die Messung von Kohlendioxidemissionen und
Kraftstoffverbrauch von N₁-Fahrzeugen**

(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 Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen⁴ ist eine der Einzelrichtlinien im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens nach Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁵.
- (2) Die Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über „Politische Konzepte und Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen: zu einem Europäischen Programm zur Klimaänderung (ECCP)⁶“ enthält Vorschläge zur Umsetzung einer Strategie zur Verringerung von Treibhausgasemissionen; dazu zählen auch Maßnahmen für den Verkehrssektor. Das Grünbuch

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/100/EG der Kommission (ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 36).

⁵ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 9).

⁶ KOM(2000) 88 endgültig.

„Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“⁷ plädiert ebenfalls für die Verringerung des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen.

- (3) Nach der Strategie der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, wie sie in der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament - Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs⁸ - skizziert ist, wurde die Methodik der harmonisierten Messverfahren gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG als Basisinstrument genutzt. Als Voraussetzung für Folgemaßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei leichten Nutzfahrzeugen muss der Anwendungsbereich der genannten Richtlinie auf Fahrzeuge der Klasse N₁ ausgedehnt werden.
- (4) Entsprechend der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen⁹ hat die Kommission ein Gutachten über die Möglichkeiten und Auswirkungen eines harmonisierten Verfahrens zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen von Fahrzeugen der Klasse N₁ eingeholt. Danach gilt es als technisch annehmbar und äußerst kostengünstig, die Emissionsprüfungen nach Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung¹⁰ auch auf die Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs anzuwenden.
- (5) Viele Kleinserienhersteller kaufen von anderen Lieferanten Motoren, die nach der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen¹¹ bereits typgeprüft wurden. Eine beträchtliche Anzahl dieser Hersteller verfügt weder über die nötige Infrastruktur noch über die nötigen Fachkenntnisse, um die Abgas- oder CO₂-Emissionsprüfungen durchzuführen. Daher sind Ausnahmeregelungen für Kleinserienhersteller erforderlich, da die Zusatzkosten, die sich aus der Anwendung der vorliegenden Richtlinie ergeben, unverhältnismäßig hoch wären.
- (6) Die Maßnahmen haben auch Auswirkungen auf die Bestimmungen in den Anhängen der Richtlinie 70/156/EWG.
- (7) Die Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG sollten daher entsprechend geändert werden -

⁷ KOM(2000) 769 endgültig.

⁸ KOM(1995) 689 endg.

⁹ ABl. L 202 vom 10.8.2000, S. 1.

¹⁰ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34).

¹¹ ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/27/EG der Kommission (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang IV Teil I Zeile 39 der Richtlinie 70/156/EWG erhält folgende Fassung:

Genehmigungs- gegenstand	Nr. der Richtlinie	Fundstelle im Amtsblatt	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
39. Kraftstoff- verbrauch	80/1268/EWG	L 375 vom 31.12.1980, S. 36	X			X						

Artikel 2

Anhang I der Richtlinie 80/1268/EWG wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 3

1. Ab dem 1. Mai 2003 dürfen die Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen der Klasse N₁ aus Gründen, die sich auf die Kohlendioxidemission oder auf den Kraftstoffverbrauch beziehen,
 - a) weder für einen Fahrzeugtyp die EG-Typgenehmigung oder die Betriebs-
erlaubnis mit nationaler Geltung verweigern, noch
 - b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen gemäß
Artikel 7 der Richtlinie 70/156/EWG verbieten,

wenn die Ermittlung der CO₂ Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte gemäß der
Richtlinie 80/1268/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie erfolgte.
2. Ab dem 1. Juli 2003 dürfen die Mitgliedstaaten bei einem neuen Fahrzeugtyp der
Klasse N₁
 - a) die EG-Typgenehmigung nach Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG
nicht mehr erteilen und
 - b) müssen die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern, es sei denn,
es werden die Vorschriften von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG
geltend gemacht,

wenn die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte nicht gemäß der Richt-
linie 80/1268/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie ermittelt wurden.
3. Die Mitgliedstaaten beachten ab 1. Januar 2006 für Fahrzeuge der Klasse N₁
Gruppe I und ab 1. Januar 2007 für Fahrzeuge der Klasse N₁ Gruppe II und
Gruppe III Folgendes:

- a) Sie betrachten Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen Neufahrzeuge bzw. neue Motoren gemäß der Richtlinie 70/156/EWG zu versehen sind, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie
- b) sie verweigern die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, soweit nicht Artikel 8 Absatz 2 der genannten Richtlinie geltend gemacht wird,

wenn die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte nicht gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie ermittelt wurden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 30. April 2003 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei dem 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.

Artikel 5

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

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Für das Europäische Parlament
Die Präsidentin

Für den Rat
Der Präsident

ANHANG

Anhang I der Richtlinie 80/1268/EWG wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. ANWENDUNGSBEREICH

Diese Richtlinie gilt für die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen der Klassen M₁ und N₁.

Sie gilt nicht für einen Fahrzeugtyp der Klasse N₁, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Der Motortyp, mit dem dieser Fahrzeugtyp ausgestattet ist, hat die Typgenehmigung gemäß Richtlinie 88/77/EWG erhalten, und
- der Hersteller produziert insgesamt weltweit weniger als 2 000 N₁-Fahrzeuge pro Jahr.“

2. Nummer 2.3 erhält folgende Fassung:

„2.3. Für die in Nummer 6 beschriebene Prüfung wird ein für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentatives Fahrzeug vorgeführt, falls die Prüfungen von dem für die Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst selbst durchgeführt werden. Bei Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁, die hinsichtlich ihrer Emissionen gemäß Richtlinie 70/220/EWG bereits typgeprüft wurden, prüft der technische Dienst, ob das Fahrzeug die für diesen Fahrzeugtyp geltenden Grenzwerte einhält, wie sie in der Richtlinie 70/220/EWG beschrieben sind.“

3. In Nummer 6.1 wird folgender Absatz angefügt:

„Fahrzeuge, die die im Fahrzyklus vorgegebenen Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte nicht erreichen, müssen so lange mit voll durchgetretenem Gaspedal betrieben werden, bis sie die vorgegebene Fahrkurve wieder erreichen. Die Abweichungen vom Fahrzyklus sind im Prüfbericht festzuhalten.“

FOLGENABSCHÄTZUNG

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

TITEL DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung von Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch von N₁-Fahrzeugen

DOKUMENTENNUMMER

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. Warum ist eine Rechtsvorschrift der Gemeinschaft in diesem Bereich unter dem Gesichtspunkt der Subsidiarität notwendig, und was sind die Hauptziele?

Die Harmonisierung der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Gemeinschaft.

Mit dem Vorschlag soll der Anwendungsbereich der Richtlinie 80/1268/EWG auf Fahrzeuge der Klasse N₁ (leichte Nutzfahrzeuge) ausgedehnt werden. Der Vorschlag führt harmonisierte Mindestanforderungen für die Messung der Kohlendioxidemission und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N₁ ein. Er stellt somit eine Grundvoraussetzung dafür dar, dass Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei N₁-Fahrzeugen in der EU künftig ergriffen, überwacht und bewertet werden können.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer ist von dem Vorschlag betroffen?

- Welche Wirtschaftszweige?

Hersteller leichter Nutzfahrzeuge

- Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?

Der weitaus größte Teil aller leichten Nutzfahrzeuge wird von Großunternehmen hergestellt. Darüber hinaus gibt es noch eine beträchtliche Anzahl von Aufbauherstellern, in der Regel mittelständische Unternehmen, die Spezialfahrzeuge in kleiner Stückzahl herstellen.

- Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?

Die Unternehmen verteilen sich auf die gesamte Gemeinschaft.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Der Vorschlag sieht lediglich vor, die Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs in das Typgenehmigungsverfahren für N₁-Fahrzeuge (leichte Nutzfahrzeuge) einzubeziehen. Viele derartige Fahrzeuge werden bereits hinsichtlich ihrer Emissionen nach demselben Verfahren geprüft und typgenehmigt (siehe Richtlinie 70/220/EWG); daher entstehen keine zusätzlichen Kosten, es sei denn, die Hersteller wollten eine genauere Unterscheidung treffen zwischen den Kraftstoffverbrauchswerten unterschiedlicher Versionen desselben Fahrzeugtyps. Bei Fahrzeugen, deren Motor nach Richtlinie 88/77/EWG typgeprüft wurde, sind zusätzliche Prüfungen erforderlich.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben:

- auf die Beschäftigung?

Der Vorschlag dürfte sich nicht auf die Beschäftigung auswirken.

- auf Investitionen und Unternehmensgründungen?

Der Vorschlag dürfte sich nicht nennenswert auf die Gründung neuer Unternehmen oder auf die Investitionen auswirken abgesehen davon, dass die erforderlichen Kapazitäten bei den Prüfausrüstungen aufgestockt werden müssen.

- auf die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Die Wettbewerbsposition wird nicht unmittelbar beeinflusst.

5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Ja.

Eine beträchtliche Anzahl so genannter Aufbauhersteller fertigt Spezialfahrzeuge in kleinen Stückzahlen. Das Produktionsvolumen beschränkt sich in der Regel auf einige Hundert Fahrzeuge im Jahr in unterschiedlichen Versionen. Diese Hersteller kaufen in der Regel den Motor oder ein Fahrgestell mit Motor. Für derartige (Diesel-)Motoren wurde die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen gemäß Richtlinie 88/77/EWG bereits erteilt. Das ganze Fahrzeug erhält die Typgenehmigung in einem mehrstufigen Verfahren, damit die Nischenhersteller die Endausrüstung vornehmen können.

Diese mittelständischen Unternehmen verfügen jedoch weder über die nötige Ausstattung (Leistungsprüfstand) noch über die nötige Erfahrung mit Emissions- oder CO₂-Messungen. Wegen der geringen Zahl der Fahrzeuge würden die Zusatzkosten, die dem Hersteller aus dem vorliegenden Vorschlag entstehen, unverhältnismäßig hoch sein im Vergleich zum tatsächlichen Nutzen. Für den Fall, dass der Motor bereits im Hinblick auf die Emissionen gemäß Richtlinie 88/77/EWG typgeprüft wurde, wird deshalb eine Ausnahmeregelung für Kleinserienhersteller vorgeschlagen.

ANHÖRUNG

6. Einrichtungen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen

MVEG (Motor Vehicle Emissions Group - Arbeitsgruppe der Kommission zu Kraftfahrzeugemissionen)

ACEA-JAMA (europäischer und japanischer Verband der Automobilhersteller)

Die Industrie wurde bei der Ausarbeitung und Erörterung des Vorschlags angehört. Sie hat einen wesentlichen Beitrag geleistet. Im Allgemeinen steht sie dem Vorschlag positiv gegenüber. Allerdings sprach sie sich für weiter reichende Ausnahmen und ein flexibleres System zur Ausdehnung der Typgenehmigungen aus.

01.02.02**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung von Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch von N₁-Fahrzeugen

KOM(2001) 543 endg.; Ratsdok. 13492/01.

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass bei der Messung die unterschiedlichen Leergewichte und Nutzlasten der Fahrzeuge entsprechend berücksichtigt werden.

Im Pkw-Prüfzyklus werden Emissionen auf die Fahrstrecke, also auf Kilometer bezogen. Dies ist bereits im Pkw-Prüfzyklus problematisch, wenn man z. B. ein zweisitziges Kleinfahrzeug mit einem Großraum-Pkw mit sieben Plätzen vergleicht. Wenn nun dieser Prüfzyklus auch auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt wird, sollten also die unterschiedlichen Leergewichte und Nutzlasten entsprechend berücksichtigt werden.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verfahren darauf hinzuwirken, dass es bei Fahrzeugen der Klasse N₁ für die Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs nach der Richtlinie 80/1268/EWG zulässig ist, so genannte "Familienbildungen" vorzunehmen.

...

Die "Familienbildung" sollte nach folgenden Kriterien vorgenommen werden können:

- Gleiche Parameter: Hersteller
 Motorhubraum und -art
 Abgasnachbehandlungssystem
 Kraftstoffsystem
- Ähnliche Parameter: Gesamte Achsenübersetzung +/- 8%
 Bezugsmasse +/- 220 kg
 Stirnfläche < 15% vom größten Fahrzeug der Familie

Außerdem sollte bei Fahrzeugen der Klasse N₁ die Typgenehmigung auf Fahrzeuge des gleichen Typs oder eines unterschiedlichen Typs erweitert werden, der sich in Bezug auf die Merkmale des Anhangs II (EG-Typgenehmigungsbogen) unterscheidet, wenn die vom technischen Dienst gemessenen CO₂-Emissionen den Typgenehmigungswert um nicht mehr als 8% überschreiten.

Problematisch für einen Hersteller ist, dass es bei Nutzfahrzeugen deutlich mehr Varianten (oft in kleineren Stückzahlen) gibt als bei Pkw. Jede einzelne Variante zu testen, wäre sehr teuer, und die Kapazität der Testlabore würde nicht ausreichen. Um diesen Testaufwand auf ein nach Kosten-Umweltnutzen-Gesichtspunkten vernünftiges Maß zu reduzieren, wird eine allgemeine "Familienbildung" vorgeschlagen und die zulässige Toleranz für die Erweiterung der Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse N₁ auf 8% erhöht anstelle des Toleranzwertes von 4% bei Fahrzeugen der Klasse M₁/Pkw (siehe Ziffer 11.1 Anhang I der Richtlinie 80/1268/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 1999/100/EG).