

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

RICHTLINIE 93/59/EWG DES RATES

vom 28. Juni 1993

zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100 a,

auf Vorschlag der Kommission (1),

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

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.

Im ersten Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft für den Umweltschutz, das am 22. November 1973 (4) vom Rat verabschiedet wurde, wird dazu aufgefordert, den neuesten wissenschaftlichen Fortschritten bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Abgase aus Kraftfahrzeugmotoren Rechnung zu tragen und die bereits erlassenen Richtlinien in diesem Sinne anzupassen. Im dritten Aktionsprogramm, das vom Rat am 7. Februar 1983 (5) verabschiedet wurde, sind weitere Anstrengungen

im Hinblick auf eine erhebliche Verringerung des derzeitigen Schadstoffemissionsniveaus der Kraftfahrzeuge vorgesehen.

Die Richtlinie 70/220/EWG (6) stellt eine der Einzelrichtlinien des EWG-Betriebserlaubnisverfahrens dar, das durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (7) festgelegt wurde.

In der Richtlinie 70/220/EWG sind die Grenzwerte für Emissionen von Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen von Kraftfahrzeugmotoren festgelegt. Sie wurden zum ersten Mal durch die Richtlinie 74/290/EWG (8) herabgesetzt und aufgrund der Richtlinie 77/102/EWG (9) durch Grenzwerte für zulässige Stickoxidemissionen ergänzt. Die Grenzwerte für diese drei Schadstoffe sind mit den Richtlinien 78/665/EWG (10), 83/351/EWG (11) und 88/76/EWG (12) schrittweise gesenkt worden. Grenzwerte für Emissionen luftverunreinigender Partikel von Dieselmotoren sind durch die Richtlinie 88/436/EWG (13) und verschärfte europäische Normen für Emissionen gasförmiger Schadstoffe von Personenkraftwagen mit einem Hubraum unter 1 400 cm³ durch die Richtlinie 89/458/EWG (14) eingeführt worden. Diese Normen wur-

(1) ABl. Nr. C 100 vom 22. 4. 1992, S. 7.

(2) ABl. Nr. C 305 vom 23. 11. 1992, S. 120, und ABl. Nr. 176 vom 28. 6. 1993.

(3) ABl. Nr. C 313 vom 30. 11. 1992, S. 11.

(4) ABl. Nr. C 112 vom 20. 12. 1973, S. 1.

(5) ABl. Nr. C 46 vom 17. 2. 1983, S. 1.

(6) ABl. Nr. L 76 vom 6. 4. 1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/441/EWG (AbI. Nr. L 242 vom 30. 8. 1991, S. 1).

(7) ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG (AbI. Nr. L 225 vom 10. 8. 1992, S. 1).

(8) ABl. Nr. L 159 vom 15. 6. 1974, S. 61.

(9) ABl. Nr. L 32 vom 3. 2. 1977, S. 32.

(10) ABl. Nr. L 223 vom 14. 8. 1978, S. 48.

(11) ABl. Nr. L 197 vom 20. 7. 1983, S. 1.

(12) ABl. Nr. L 36 vom 9. 2. 1988, S. 1.

(13) ABl. Nr. L 214 vom 6. 8. 1988, S. 1.

(14) ABl. Nr. L 226 vom 3. 8. 1989, S. 1.

den auf alle Personenwagen unabhängig von ihrem Hubraum auf der Grundlage eines verbesserten europäischen Testverfahrens, das einen außerstädtischen Fahrzyklus einschließt, ausgedehnt, und Vorschriften über die Verdunstungsemissionen und die Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Fahrzeugkomponenten sowie strengere Vorschriften für Partikelschadstoffe von Fahrzeugen, die mit Dieselmotoren ausgerüstet sind, wurden durch die Richtlinie 91/441/EWG eingeführt.

Die strengen europäischen Normen gelten nur für Personenwagen mit bis zu sechs Sitzplätzen und einer Höchstmasse von nicht mehr als 2 500 kg. Die Übergangsbestimmungen für die anderen Fahrzeugklassen, die unter die Richtlinie 70/220/EWG fallen, insbesondere für leichte Nutzfahrzeuge, sehen weniger strenge Normen vor.

Die Auswirkungen strengerer Normen auf die Umwelt würden erheblich verstärkt und beschleunigt, wenn die Mitgliedstaaten steuerliche Anreize beim Kauf von Neufahrzeugen gewährten, die den Vorschriften dieser Richtlinie vorzeitig genügen.

Es besteht Einigkeit darüber, daß die künftige Verkehrsentwicklung in der Gemeinschaft mit einer ansteigenden Umweltbelastung verbunden sein wird. Die bisherigen offiziellen Prognosen über die Zunahme der Verkehrsdichte sind von der tatsächlichen Entwicklung übertroffen worden. Deshalb müssen für alle Kraftfahrzeuge sehr strenge Abgasnormen festgelegt werden.

Eine besondere Anstrengung im Bereich der Forschung und Entwicklung in bezug auf die Verringerung der Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge kann ein entscheidender Faktor für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sein.

Die Kommission wird beauftragt, regelmäßig die neuesten wissenschaftlichen Fortschritte zu bewerten, die die Absenkung der Grenzwerte für die Verunreinigung der Luft durch Kraftfahrzeuge gestatten, und nach Anhörung der Sachverständigengruppe „Kraftfahrzeugemissionen“ die geeigneten Maßnahmen für eine Verringerung der Luftverunreinigung vorzuschlagen.

Im Hinblick auf eine Senkung der Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge auf der nächsten Stufe könnten vorbehaltlich einer entsprechenden technischen Bewertung die Fahrzeugklassen II und III zusammengelegt werden und die spezifischen Grenzwerte für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion entfallen.

Die von der Kommission auf diesem Gebiet durchgeführten Arbeiten haben gezeigt, daß die Industrie der Gemeinschaft die Technologien besitzt oder zur Zeit vervollkommenet, die

eine Einhaltung von Normen durch die unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge ermöglicht, die ebenso streng sind wie die für Personenwagen, wobei die spezifischen Bedingungen dieser Fahrzeuge berücksichtigt werden. Die vorgeschlagenen Normen sollten im Interesse der Einheitlichkeit der Gemeinschaftsmaßnahmen gegen die Luftverunreinigung durch den Straßenverkehr sobald wie möglich eingeführt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I, III, IV, V und IX der Richtlinie 70/220/EWG werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

(1) Ab 1. Oktober 1993 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen der Luftverunreinigung durch Emissionen

- für einen Kraftfahrzeugtyp die EWG-Betriebserlaubnis die Ausstellung des in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehenen Dokumentes oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern,

- das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht untersagen,

sofern die Emissionen dieses Kraftfahrzeugtyps oder dieser Fahrzeuge der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, entsprechen.

(2) Ab 1. Oktober 1993

- dürfen die Mitgliedstaaten die EWG-Betriebserlaubnis nicht mehr erteilen oder das Dokument nach Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG für einen Kraftfahrzeugtyp nicht mehr ausstellen,

- müssen die Mitgliedstaaten die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern,

wenn dessen Emissionen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, nicht entsprechen.

(3) Ab 1. Oktober 1994 untersagen die Mitgliedstaaten das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen, deren Emissionen den Anforderungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie, nicht entsprechen.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten können steuerliche Anreize nur für Kraftfahrzeuge vorsehen, die den Vorschriften dieser Richtlinie genügen. Diese Anreize müssen im Einklang mit dem Vertrag stehen und darüber hinaus folgende Bedingungen erfüllen:

- Sie müssen für alle Neufahrzeuge gelten, die auf dem Markt eines Mitgliedstaates zum Verkauf angeboten werden und den Vorschriften dieser Richtlinie vorzeitig genügen;
- sie entfallen, sobald die Emissionswerte für Neufahrzeuge als verbindliche Vorschrift gemäß Artikel 2 Absatz 3 in Kraft getreten sind;
- sie müssen bei jedem Fahrzeugtyp deutlich geringer sein als die tatsächlichen Kosten für die zur Einhaltung der festgesetzten Werte eingeführten Vorrichtungen und deren Einbau im Fahrzeug.

Die Kommission muß rechtzeitig über Vorhaben zur Einführung oder Änderung steuerlicher Anreize gemäß Absatz 1 unterrichtet werden, damit sie dazu Stellung nehmen kann.

Artikel 4

Der Rat, der gemäß dem Vertrag beschließt, entscheidet bis zum 31. Dezember 1994 über einen Vorschlag für eine neue Senkung der Grenzwerte, den die Kommission bis zum 31. Dezember 1993 vorlegt.

Die niedrigeren Grenzwerte sind bei der Erteilung einer neuen Betriebserlaubnis für Fahrzeugtypen der Klasse I nicht vor dem 1. Januar 1996 und für Fahrzeugtypen der Klassen II und III nicht vor dem 1. Januar 1997 anwendbar (siehe Tabelle in Nummer 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der vorliegenden Richtlinie); die niedrigeren Grenzwerte können von der Annahme der neuen Richtlinie an als Grundlage für die Gewährung steuerlicher Anreize dienen.

Die höheren Grenzwerte für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion (siehe Tabelle in Nummer 7.1.1 des genannten Anhangs I) sind vom Zeitpunkt der Anwendung der niedrigeren Grenzwerte gemäß Absatz 2 an nicht mehr anwendbar.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 30. September 1993 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften 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 ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 28. Juni 1993.

Im Namen des Rates

Der Präsident

S. AUKEN

ANHANG

ÄNDERUNGEN DER ANHÄNGE DER RICHTLINIE 70/220/EWG

ANHANG I

1. Nummer 5.2.1 erhält folgenden Wortlaut:

- „5.2.1. Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor sind den folgenden Prüfungen zu unterziehen:
- Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemissionen nach einem Kaltstart)
 - Prüfung Typ II (Prüfung der Emissionen von Kohlenmonoxid bei Leerlauf),
 - Prüfung Typ III (Prüfung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse),
 - Prüfung Typ IV (Prüfung der Verdunstungsemissionen),
 - Prüfung Typ V (Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Bauteile).“

2. Nummer 5.2.2 wird gestrichen.

3. Nummer 5.2.3 erhält folgenden Wortlaut:

- „5.2.2. Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotor sind den folgenden Prüfungen zu unterziehen:
- Prüfung Typ I (Prüfung der durchschnittlichen Auspuffemissionen nach einem Kaltstart)
 - Prüfung Typ V (Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Bauteile).“

4. Nummer 5.2.4 wird gestrichen.

5. Die Tabelle I.5.2 wird durch folgende Tabelle ersetzt:

„Tabelle I.5.2

Verschiedene Möglichkeiten für die Betriebserlaubnis und deren Ausdehnung

Betriebserlaubnisprüfung	Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren der Klassen M und N	Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotoren der Klassen M ₁ und N ₁
Typ I	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	Ja (Masse ≤ 3,5 t)
Typ II	Ja (Masse > 3,5 t)	—
Typ III	Ja	—
Typ IV	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	—
Typ V	Ja (Masse ≤ 3,5 t)	Ja (Masse ≤ 3,5 t)
Bedingungen für die Ausdehnung	Abschnitt 6	— Abschnitt 6 — M ₂ und N ₂ Bezugsmasse nicht über 2 840 kg“

6. Nummer 5.3.1.2.1 erhält folgenden Wortlaut:

- „5.3.1.2.1. Es ist eine Prüfung mit einer Gesamtdauer von ...“. (Rest unverändert).

7. Nummer 5.3.1.2.4 wird gestrichen.

8. Nummer 5.3.1.4:

— Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

„Für jede Prüfung sind die Ergebnisse mit den geeigneten, ...“ (Rest unverändert).

— Die Tabelle wird durch folgende Tabelle ersetzt:

„Fahrzeugklasse		Bezugsmasse	Grenzwerte		
			Masse des Kohlenmonoxids	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Partikelmasse ⁽¹⁾
		PR (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
M ⁽²⁾		Alle	2,72	0,97	0,14
N ₁ ⁽³⁾	Klasse I	Pr ≤ 1 250	2,72	0,97	0,14
	Klasse II	1 250 < Pr ≤ 1 700	5,17	1,4	0,19
	Klasse III	1 700 < Pr	6,9	1,7	0,25

⁽¹⁾ Bei mit Kompressionszündungsmotoren ausgerüsteten Fahrzeugen.

⁽²⁾ Ausgenommen:

- Fahrzeuge, die zur Beförderung von mehr als sechs Personen einschließlich des Fahrers ausgelegt sind,
- Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 2 500 kg.

⁽³⁾ Und die in der Fußnote 2 beschriebenen Fahrzeuge der Klasse M.“

9. Nummer 5.3.2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„5.3.2.1. Diese Prüfung ist an Fahrzeugen durchzuführen, die durch einen Fremdzündungsmotor angetrieben werden und für die die in 5.3.1 beschriebene Prüfung nicht anwendbar ist.“

10. Nummer 5.3.2.2 erhält folgenden Wortlaut:

„5.3.2.2. Bei einer Prüfung nach Anhang IV darf der Gehalt an Kohlenmonoxid der bei Leerlauf vom Motor emittierten Auspuffgase bei der vom Hersteller vorgeschriebenen Einstellung 3,5 Volumenprozent und innerhalb des in Anhang IV spezifizierten Einstellungsbereichs 4,5 Volumenprozent nicht überschreiten.“

11. Nummer 5.3.4.1 erhält folgenden Wortlaut:

„5.3.4.1. Diese Prüfung ist an allen Fahrzeugen nach Nummer 1 durchzuführen, mit Ausnahme von Fahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor.“

12. Nummer 5.3.5.1:

Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut:

„5.3.5.1. Diese Prüfung ist an allen Fahrzeugen nach Nummer 1 durchzuführen, für die die Prüfung nach 5.3.1 gilt.“

13. Nummer 6.1.1 erhält folgenden Wortlaut:

„6.1.1. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsmassen

6.1.1.1. Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Betriebserlaubnis darf nur auf Fahrzeugtypen ausgedehnt werden, deren Bezugsmasse die Verwendung der nächsthöheren oder irgendeiner niedrigeren äquivalenten Schwungmasse erfordert.

6.1.1.2. Erfordert im Falle von Fahrzeugen der Klasse N₁ und Fahrzeugen der Klasse M gemäß der Fußnote 2 der Nummer 5.3.1.4 die Bezugsmasse des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, die Verwendung eines Schwungrades, das ein niedrigeres Schwungmassenäquivalent hat als das Schwungrad, das dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, so wird die Ausdehnung der Betriebserlaubnis gewährt, wenn die von dem bereits genehmigten Fahrzeug ausgestoßenen Schadstoffmassen innerhalb der Grenzwerte liegen, die für das Fahrzeug vorgeschrieben sind, für das die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird.“

14. Nummer 7.1.1

Die Tabelle wird durch folgende Tabelle ersetzt:

„Fahrzeugklasse	Bezugsmasse	Grenzwerte		
		Masse des Kohlenmonoxids	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Partikelmasse (1)
	Pr (kg)	L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
M (2)	Alle	3,16	1,13	0,18
N ₁ (3)	Pr ≤ 1 250	3,16	1,13	0,18
	1 250 < Pr ≤ 1 700	6,0	1,6	0,22
	1 700 < Pr	8,0	2,0	0,29

(1) Für Kompressionszündungsmotoren.

(2) Siehe Fußnote 2 des Abschnitts 5.3.1.4.

(3) Siehe Fußnote 3 des Abschnitts 5.3.1.4.*

15. Nummer 8:

— Abschnitt 8.1 wird gestrichen.

— Nummer 8.2 zweiter Gedankenstrich erhält folgenden Wortlaut:

„— die Vorschriften in Anhang I der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 88/76/EWG für die Fahrzeuge der Klasse M₁ (2), ausgestattet mit Motoren mit Fremdzündung und einem Hubraum von mehr als 2 Liter,“.

— Abschnitt 8.3 erhält folgenden Wortlaut:

„Als Grenzwerte für die Summen der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und für die Partikelmassen von Fahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor mit Direkteinspritzung gelten

— für Fahrzeuge der Klasse M₁ (2) bis zum 1. Juli 1994 für die Betriebserlaubnis und bis zum 31. Dezember 1994 für die Erstzulassung und

— für Fahrzeuge der Klasse N₁ (3) bis zum 1. Oktober 1994 für die Betriebserlaubnis und bis zum 1. Oktober 1995 für die Erstzulassung

die Werte, die sich aus der Multiplikation der Werte L₂ und L₃ in den Tabellen unter 5.3.1.4 (Betriebserlaubnis) und 7.1.1.1 (Prüfung der Übereinstimmung) mit dem Faktor 1,4 ergeben.

(2) Siehe Fußnote 2 des Abschnitts 5.3.1.4.

(3) Siehe Fußnote 3 des Abschnitts 5.3.1.4.*

ANHANG III

16. Nummer 2.3.1:

— Der zweite Absatz wird durch die drei folgenden Absätze ersetzt:

„Für Fahrzeuge der Klasse M (2) mit einer Leistung von bis zu 30 kW und einer Höchstgeschwindigkeit bis 130 km/h wird die Höchstgeschwindigkeit des außerstädtischen Fahrzyklus (Teil 2) bis zum 1. Juli 1994 auf 90 km/h begrenzt.

Für Fahrzeuge der Klasse N₁ (3) mit einem Leistungsgewicht von bis zu 30 kW/t (4) und einer Höchstgeschwindigkeit bis 130 km/h wird die Höchstgeschwindigkeit des außerstädtischen Fahrzyklus (Teil 2) auf 90 km/h bei Fahrzeugen der Klasse I bis zum 1. Januar 1996 und bei Fahrzeugen der Klassen II und III bis zum 1. Januar 1997 begrenzt.

Nach diesen Zeitpunkten sind Fahrzeuge, die die im Fahrzyklus vorgegebenen Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte nicht erreichen, so lange mit voll durchgetretenem Gaspedal zu betreiben, bis sie den Bereich der vorgegebenen Fahrkurve wieder erreichen. Die Abweichungen vom Fahrzyklus sind im Prüfbericht festzuhalten.

(2) Siehe Fußnote 2 der Nummer 5.3.1.4 des Anhangs I.

(3) Siehe Fußnote 3 der Nummer 5.3.1.4 des Anhangs I.

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

17. Nummer 7.1 erhält folgenden Wortlaut:

„7.1. Probennahme

Die Probennahme beginnt, wie in 6.2.2 festgelegt, zu Beginn des ersten Grundstadtfahrzyklus und endet nach Abschluß der letzten Leerlaufphase des außerstädtischen Fahrzyklus (Teil 2).“

ANHANG IV

18. Nummer 2.2 erhält folgenden Wortlaut:

„2.2. Während der Prüfung muß die Umgebungstemperatur zwischen 293 und 303 K (20 und 30 °C) betragen.

Der Motor wird aufgewärmt, bis alle Temperaturen der Kühl- und Schmiermittel und der Druck der Schmiermittel einen mittleren Wert erreicht haben.“

19. Nummer 2.5.2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„2.5.2.1. Zunächst ist eine Messung bei der Einstellung vorzunehmen, die den vom Hersteller festgelegten Bedingungen entspricht.“

ANHANG V

20. Nummer 2.1 erhält folgenden Wortlaut:

„2.1. Die Prüfung Typ III ist an dem Fahrzeug mit Fremdzündungsmotor durchzuführen, das den Prüfungen Typ I bzw. Typ II unterzogen wurde.“

ANHANG IX

21. ABSCHNITT II

Nummer 1.5 wird gestrichen.