

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

VORLÄUFIG
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und ../../EG (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Matthias Grootte

Verfasserin einer Stellungnahme (*): Anja Weisgerber

(*) Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Ausschüssen – Artikel 47 der Geschäftsordnung

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch Fett- und Kursivdruck hervorgehoben. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	33

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und .././EG (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2005)0683)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 95 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0007/2006),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie, des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A6-0000/2006),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, den Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 Erwägung 4

(4) Im März 2001 startete die Kommission das Programm „Saubere Luft für Europa“ (CAFE), dessen Grundzüge in einer Mitteilung beschrieben sind. Das führte in der Folge zur Festlegung einer thematischen Strategie zur Luftreinhaltung. Eine der Aussagen in dieser Strategie ist, dass zur Erreichung der europäischen

(4) Im März 2001 startete die Kommission das Programm „Saubere Luft für Europa“ (CAFE), dessen Grundzüge in einer Mitteilung beschrieben sind. Das führte in der Folge zur Festlegung einer thematischen Strategie zur Luftreinhaltung. Eine der Aussagen in dieser Strategie ist, dass zur Erreichung der europäischen

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Luftqualitätsziele **die** Emissionen **von Kraftfahrzeugen** weiter gesenkt werden müssen.

Luftqualitätsziele Emissionen **des Verkehrssektors (Luftverkehr, Seeverkehr und landgestützter Verkehr) und des Wirtschaftssektors (Primärstoffe verarbeitende Industrie)** weiter gesenkt werden müssen. **Das Senken der Emissionen von Kraftfahrzeugen soll hier als Teil einer globalen Strategie angegangen werden.**

Begründung

Es darf in Bezug auf die Thematische Strategie zur Luftqualität nicht untergehen, dass es neben dem Kraftfahrzeugsektor noch andere Sektoren gibt, in denen die Emissionen drastisch reduziert werden müssen.

Änderungsantrag 2 Erwägung 5

(5) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Anregung von Innovation, Verbesserung der Luftqualität **und** Senkung der Gesundheitskosten sie bringen.

(5) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Anregung von Innovation, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten **und Gewinn zusätzlicher Lebensjahre** sie bringen.

Begründung

Es geht hier nicht nur um die Senkung der Gesundheitskosten, sondern auch um die gewonnenen Lebensjahre. Die Folgenabschätzung der Kommission spricht von 20.500 geretteten Lebensjahren in 2020.

Änderungsantrag 3 Erwägung 6

(6) Unbeschränkter und standardisierter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen technischen Informationen und ein funktionierender Wettbewerb auf dem Markt für Kfz-Reparaturen und Kfz-Informationendienste sind notwendig für

(6) Unbeschränkter und standardisierter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen technischen Informationen und ein funktionierender Wettbewerb auf dem Markt für Kfz-Reparaturen und Kfz-Informationendienste sind notwendig für

den freien Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Binnenmarkt. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnosesysteme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es **erscheint** angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen im Internet festzulegen.

den freien Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Binnenmarkt. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnosesysteme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es **ist** angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen im Internet festzulegen.

Änderungsantrag 4
Erwägung 7

(7) Die Kommission sollte die Entwicklung der Emissionsschutztechnik aufmerksam verfolgen und falls **erforderlich** diese Verordnung an sie anpassen.

(7) Die Kommission sollte die Entwicklung der Emissionsschutztechnik aufmerksam verfolgen und, falls **es im Verordnungstext gefordert wird**, diese Verordnung an sie anpassen.

Begründung

Es sollte nicht alles im Rahmen des Komitologieverfahrens geregelt werden. Für die wichtigsten Punkte ist eine Beschlussfassung nach dem Mitentscheidungsverfahren zu gewährleisten.

Änderungsantrag 5
Erwägung 8

(8) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe und neuer Motoren- und Abgasreinigungstechnik Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten und gegebenenfalls regeln. **Unter anderem sollte geprüft werden, ob es sinnvoll ist, statt der gesamten Kohlenwasserstoffemissionen (THC) die Emissionen von Methan (CH₄) und von Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffen (NMHC) differenziert zu regeln.**

(8) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe und neuer Motoren- und Abgasreinigungstechnik Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten und gegebenenfalls **dem Rat und dem Europäischen Parlament einen Vorschlag zu dem Zweck vorlegen, diese Emissionen zu regeln.**

Begründung

Separate Grenzwerte müssen jetzt schon beachtet werden. Mit CNG betriebene Kraftfahrzeuge können die Werte nicht einhalten.

Änderungsantrag 6
Erwägung 8 a (neu)

(8a) Um mit Gas betriebene Autos, die einen Fortschritt bezüglich des niedrigen Ausstoßes an NO_x und Partikeln darstellen, nicht vom Markt zu verdrängen und gleichzeitig einen Fortschritt bei den benzinbetriebenen Fahrzeugen zu unterstützen, werden in diese Verordnung separate Grenzwerte für die Gesamtmasse der Kohlenwasserstoffe und die Masse der Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe eingeführt.

Begründung

Mit CNG betriebene Autos tragen deutlich zur Reduzierung des Ausstoßes von NO_x und Partikeln bei. Sie emittieren weit weniger als vergleichbare benzinbetriebene Pkw und sollten daher nicht vom Markt verdrängt werden durch Grenzwerte, die nach dem technisch Machbaren nicht zu halten sind.

Änderungsantrag 7
Erwägung 9

(9) Zur Begrenzung der Emissionen von ultrafeinen Partikeln (PM) sollte die Kommission auch erwägen, zusätzlich zur derzeit festgelegten Partikelmasse eine Partikelzahl festzulegen.

(9) Zur Begrenzung der Emissionen von ultrafeinen Partikeln (PM **2,5 und weniger**) sollte die Kommission ***so früh wie möglich und spätestens mit Inkrafttreten der zweiten Stufe (Euro 6)*** zusätzlich zur derzeit festgelegten Partikelmasse eine Partikelzahl, ***basierend auf den Ergebnissen des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme – PMP) und unter Wahrung der existierenden ehrgeizigen Ziele für die Umwelt, festlegen.***

Begründung

Mit der Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl wird sichergestellt, dass ultrafeine Partikel, die nachgewiesen besonders schädlich für die Gesundheit sind, nun auch in den Messverfahren erfasst werden. Die Reduzierung der Partikelmasse ist technisch noch nicht möglich, aber die Einführung eines Messverfahrens, das die Partikelanzahl misst, garantiert ebenso, dass die ultrafeinen Partikel begrenzt werden.

Änderungsantrag 8
Erwägung 10

(10) Zur besseren Reproduzierbarkeit der **Partikelmassemessungen** im Labor sollte die Kommission **die Einführung eines neuen Messverfahrens** zum Ersatz des bisherigen Verfahrens **erwägen, sobald das entsprechende Forschungsprogramm abgeschlossen ist**. Ist das neue Messverfahren eingeführt, werden die in diesem Vorschlag festgelegten Partikelmasse-Grenzwerte geändert, da die Nachweisgrenze des neuen Messverfahrens niedriger liegt als die des bisherigen.

(10) Zur besseren Reproduzierbarkeit der **Partikelmasse- und Partikelzahlmessungen** im Labor sollte die Kommission **ein neues Messverfahren** zum Ersatz des bisherigen Verfahrens **so früh wie möglich und spätestens mit Inkrafttreten der zweiten Stufe (Euro 6), basierend auf den Ergebnissen des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme – PMP), einführen**. Ist das neue Messverfahren eingeführt, werden die in diesem Vorschlag festgelegten Partikelmasse-Grenzwerte geändert, da die Nachweisgrenze des neuen Messverfahrens niedriger liegt als die des bisherigen.

Begründung

Mit der Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl wird sichergestellt, dass ultrafeine Partikel, die nachgewiesen besonders schädlich für die Gesundheit sind, nun auch in den Messverfahren erfasst werden. Die Reduzierung der Partikelmasse ist technisch noch nicht möglich, aber die Einführung eines Messverfahrens, das die Partikelanzahl misst, garantiert ebenso, dass die ultrafeinen Partikel begrenzt werden.

Änderungsantrag 9
Erwägung 13 a (neu)

(13a) Die Kommission sollte in ihrem Vorschlag für die nächste Abgasnorm-Stufe (Euro 7) in Erwägung ziehen, zusätzlich zu den herkömmlich geregelten Emissionen auch Grenzwerte für die CO₂-Emissionen einzuführen. Alternative Treibstoffe wie Biokraftstoffe müssen in diesem Sinne besonders unterstützt werden da sie aufgrund ihrer positiven CO₂-Bilanz geringe CO₂-Emissionen verursachen.

Begründung

Im Sinne der Kontinuierung des Prozesses (der mit der CARS 21 High Level Group gestartet wurde) der Automobilindustrie eine klare Ansage in der Gesetzgebung zu geben), und im Sinne einer Eingrenzung der sämtlichen von Kfz durch Verbrennung produzierten umweltrelevanten Emissionen sollten künftig auch die CO₂-Emissionen durch diese Verordnung begrenzt werden. Biokraftstoffe müssen weiter verbreitet werden, sie sind eine wirtschaftlich und ökologisch haltbare Option für saubere Fahrzeuge auf Europas Straßen.

Änderungsantrag 10
Erwägung 13 b (neu)

(13b) Um im Sinne einer sauberen Umwelt Ergebnisse zu erzielen, sollte es die Kommission in Erwägung ziehen, zusätzlich zu Abgasnormen in anderen Bereichen, wie der Energieeffizienz im Kraftfahrzeugsektor, Regulierungen einzuführen.

Begründung

Man darf nicht nur bei Emissionen ansetzen, sondern muss auch bei der Energieeffizienz von Fahrzeugen arbeiten, um an der Quelle des Problems anzusetzen. Am Beispiel der intelligenten Fahrzeuge muss daran gearbeitet werden, rechnergestützt den Verbrauch von Fahrzeugen zu senken.

Änderungsantrag 11
Erwägung 13 c (neu)

(13c) Die Kommission sollte in ihrem Vorschlag für die nächste Abgasnorm-Stufe (Euro 7) Untersuchungen darüber anstellen, ob die Unterklassifizierungen von Fahrzeugklassen in Gruppen noch notwendig sind.

Begründung

Damit würde die Verordnung möglicherweise weiter vereinfacht werden.

Änderungsantrag 12
Erwägung 16 a (neu)

(16a) Zur Behebung einer Unklarheit im

geltenden Recht sollte die Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emissionen gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen¹ so geändert werden, dass sie alle schweren Fahrzeuge abdeckt und klargestellt wird, dass diese Verordnung sich auf leichte Fahrzeuge bezieht.

¹ *ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/78/EG der Kommission (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1.)*

Begründung

Im Sinne einer besseren Rechtsetzung ist es wichtig, dass der Anwendungsbereich klar definiert ist. Schwere Benzinkraftfahrzeuge fielen bis jetzt unter die Richtlinie 70/220/EG. Auch wenn es sich nur um einen hypothetischen Fall handelt, da es wenige schwere Benzinfahrzeuge gibt, sollte man im Sinne der Klarheit dieses Missverständnis ausräumen.

Änderungsantrag 13
Erwägung 17 a (neu)

Damit der Übergang von den geltenden Richtlinien zu dieser Verordnung reibungslos vonstatten geht, sollte die Ausnahmeregelung, nach der Fahrzeuge der Klasse M₁ mit einer Masse über 2 500 kg als Fahrzeuge der Klasse N₁, Gruppen I und III typgenehmigt werden können, in der Stufe Euro 5 bei den Fahrzeugen beibehalten werden, die besonderen gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen. Diese Ausnahmeregelung sollte mit Inkrafttreten der Stufe Euro 6

aufgehoben werden.

Begründung

Familienfahrzeuge für mehr als sechs Insassen außer dem Fahrer, die nicht geländegängig sind, Rettungs-, Not- und Bergungsfahrzeuge sowie Fahrzeuge zur Beförderung von Behinderten oder zur Durchführung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse sollten bis zum Inkrafttreten der Stufe Euro 6 als Fahrzeuge der Klasse N₁ typgenehmigt werden können.

Änderungsantrag 14

Erwägung 18

(18) Änderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen sollten entsprechend dem Ratsbeschluss 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden.

(18) Änderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen sollten entsprechend dem Ratsbeschluss 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden, ***sofern dies in den entsprechenden Artikeln angegeben ist.***

Begründung

Es sollte nicht alles im Rahmen des Komitologieverfahrens geregelt werden. Für die wichtigsten Punkte ist eine Beschlussfassung nach dem Mitentscheidungsverfahren zu gewährleisten.

Änderungsantrag 15

Erwägung 19

(19) ***Die Ziele dieser Verordnung***, nämlich die Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen, ***können in Anbetracht des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen*** auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden. ***Die Gemeinschaft darf daher nach dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Nach dem ebenfalls dort verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit*** geht die Richtlinie

(19) *Da das Ziel* dieser Verordnung, nämlich die Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen ***und die Gewährleistung des Zugangs zu Reparaturinformationen für unabhängige Werkstätten in gleicher Weise wie für autorisierte Händler und Reparaturbetriebe*** auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden ***kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist,***

nicht über das **hierfür** erforderliche Maß hinaus-

kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. **Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip** geht die Richtlinie nicht über das **für die Erreichung dieses Ziels** erforderliche Maß hinaus-

Begründung

Der Zugang zu Reparaturinformationen ist notwendig für den freien Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Binnenmarkt. Freien Werkstätten muss garantiert werden, dass sie Wartung und andere Dienstleistungen im Sinne eines umweltschonenden Kraftfahrzeug-Betriebes anbieten können.

Änderungsantrag 16

Artikel 1 Absatz 1

Diese Verordnung legt Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Ersatzteilen wie **Austauschkatalysatoren** hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest.

Diese Verordnung legt Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Ersatzteilen wie **emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch** hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest.

Begründung

Es muss ein Begriff benutzt werden, mit dem keine Technologie benachteiligt wird oder Innovationen eingegrenzt werden.

Änderungsantrag 17

Artikel 2

1. Diese Verordnung gilt für:

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge **der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M₁, M₃ und N₁ mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg oder einer Bezugsmasse von bis zu 2 610 kg.**

a) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren,

b) Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der

Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M_1 und N_1 mit gasbetriebenen Fremdzündungsmotoren,

c) Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M_1 und N_1 mit Selbstzündungsmotoren.

2. Auf Antrag des Herstellers kann **diese** Verordnung **auch** auf Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M_2 und N_2 **mit Selbstzündungsmotoren angewandt** werden, deren Bezugsmasse 2 840 kg nicht übersteigt und die den Bestimmungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen entsprechen.

2. Auf Antrag des Herstellers kann **die nach dieser** Verordnung **erteilte Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge der Klassen M_1 , M_2 und N_1** auf Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M_1 , M_2 und N_2 **erweitert** werden, deren Bezugsmasse 2 840 kg nicht übersteigt und die den Bestimmungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen entsprechen.

Begründung

Um Verwirrung zu vermeiden, sollte eine klare Trennung zwischen der Verordnung über leichte Nutzfahrzeuge und der Verordnung über schwere Nutzfahrzeuge bestehen. Hierfür muss der Geltungsbereich geändert werden. Der neue Geltungsbereich folgt einem technologieneutralen Ansatz und enthält daher keinen Verweis auf bestimmte Motoren und Kraftstoffe. Die Änderung des Geltungsbereichs dieser Verordnung steht in Zusammenhang mit dem Änderungsantrag zur Änderung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2005/55/EG, in die künftig alle schweren Nutzfahrzeuge einbezogen sein werden.

Änderungsantrag 18
Artikel 3 Absatz 1 a (neu)

„Fahrzeuge, die besonderen gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen“ sowohl Familienfahrzeuge für mehr als sechs Insassen außer dem Fahrer, die nicht geländegängig sind, als auch Rettungs-, Not- und Bergungsfahrzeuge sowie Fahrzeuge zur Beförderung von Behinderten oder zur Durchführung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse.

Begründung

Damit der Übergang von den geltenden Richtlinien zu dieser Verordnung reibungslos

vonstatten geht, sollte die Ausnahmeregelung, nach der Fahrzeuge der Klasse M₁ mit einer Masse von über 2 500 kg als Fahrzeuge der Klasse N₁, Gruppen I und III typgenehmigt werden können, in der Stufe Euro 5 bei den Fahrzeugen beibehalten werden, die besonderen gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen. Diese Ausnahmeregelung sollte mit Inkrafttreten der Stufe Euro 6 aufgehoben werden.

Änderungsantrag 19
Artikel 3 Absatz 11

(11) „**Katalysator** für die Erstausrüstung“
ein Katalysator der in die
Typgenehmigung des Fahrzeugs
einbezogen ist.

(11) „**emissionsmindernde Einrichtung**
für die Erstausrüstung“ **eine**
emissionsmindernde Einrichtung oder
eine Kombination von solchen
Einrichtungen, die in die
Typgenehmigung des Fahrzeugs
einbezogen ist.

Begründung

Im Sinne einer klaren Rechtsetzung und des technischen Fortschritts, ist es besser einen weiten Begriff zu benutzen statt je einen Punkt für Katalysatoren, Diesel-Partikelfilter, NOx-Nachbehandlungssysteme und weitere in Zukunft technisch möglichen Nachbehandlungssysteme. Es muss ein Begriff benutzt werden, mit dem keine Technologie benachteiligt wird oder Innovationen eingegrenzt werden.

Änderungsantrag 20
Artikel 3 Absatz 12

(12) „**Austauschkatalysator**“ **ein**
Katalysator oder **eine Katalysatorgruppe**,
der (die) dazu bestimmt ist, **einen**
Katalysator für die Erstausrüstung zu
ersetzen und **der** (die) als selbständige
technische Einheit im Sinne der Richtlinie
[XXXX/XX/EG] typgenehmigt werden
kann.

(12) „**emissionsmindernde Einrichtung**
für den Austausch“ **eine**
emissionsmindernde Einrichtung oder
eine Kombination von solchen
Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, **eine**
emissionsmindernde Einrichtung für die
Erstausrüstung zu ersetzen und die als
selbständige technische Einheit im Sinne
der Richtlinie [XXXX/XX/EG]
typgenehmigt werden kann.

Begründung

Im Sinne einer klaren Rechtsetzung und des technischen Fortschritts, ist es besser einen weiten Begriff zu benutzen statt je einen Punkt für Katalysatoren, Diesel-Partikelfilter, NOx-Nachbehandlungssysteme und weitere in Zukunft technisch möglichen Nachbehandlungssysteme. Es muss ein Begriff benutzt werden, mit dem keine Technologie benachteiligt wird oder Innovationen eingegrenzt werden.

Änderungsantrag 21
Artikel 3 Absatz 13

(13) „Reparaturinformation“ sämtliche für Diagnose, Prüfung, Wartung, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung und Neuinitialisierung des Fahrzeugs und seiner Teile erforderliche Information, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, sowie alle Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Information.

(13) „Reparaturinformation“ sämtliche für Diagnose, Prüfung, Wartung, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung und Neuinitialisierung des Fahrzeugs und seiner Teile **sowie für den Einbau von Teilen und Einrichtungen** erforderliche Information, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, sowie alle Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Information.

Änderungsantrag 22
Artikel 3 Absatz 14

(14) „unabhängige Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere freie Werkstätten, Hersteller von Werkstattausrüstung und Werkzeugen, unabhängige Ersatzteilhändler, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrzeugmechanikern.

(14) „unabhängige Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere freie Werkstätten, Hersteller **und Eigenhändler** von Werkstattausrüstung und Werkzeugen, unabhängige Ersatzteilhändler, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrzeugmechanikern.

Änderungsantrag 23
Artikel 4 Absatz 2

2. Der Hersteller stellt sicher, dass die im Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorschriften für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion, der

2. Der Hersteller stellt sicher, dass die im Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorschriften für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion, der

Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden. Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ist über 5 Jahre oder 100 000 km zu kontrollieren; es gilt der Wert, der zuerst erreicht wird. Die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen ist über eine Laufleistung von **160 000 km** zu prüfen.

Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden. Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ist über 5 Jahre oder 100 000 km zu kontrollieren; es gilt der Wert, der zuerst erreicht wird. Die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen ist über eine Laufleistung von **200 000 km** zu prüfen.

Begründung

Es muss gewährleistet werden, dass auch alte Fahrzeuge noch über funktionierende emissionsmindernde Einrichtungen verfügen.

Änderungsantrag 24 Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe i

i) Bezugskraftstoffe wie Benzin, Dieselmotorkraftstoff, Flüssiggas und Erdgas.

i) Bezugskraftstoffe wie Benzin, Dieselmotorkraftstoff, Flüssiggas, Erdgas **und Biokraftstoffe**.

Änderungsantrag 25 Artikel 5 Absatz 5

5. Die Kommission beobachtet die Emissionen von Schadstoffen, die unter die Bestimmungen von Absatz 4 fallen, überprüft die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen und **trifft die erforderlichen Maßnahmen**, wenn sie erkennt, dass Verfahren und Prüfungen für ihren Zweck nicht mehr geeignet sind **oder** der Betriebspraxis nicht mehr hinreichend entsprechen.

5. Die Kommission beobachtet die Emissionen von Schadstoffen, die unter die Bestimmungen von Absatz 4 fallen, überprüft die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen und **schlägt dem Rat und dem Europäischen Parlament erforderliche Änderungen vor**, wenn sie erkennt, dass Verfahren und Prüfungen für ihren Zweck nicht mehr geeignet sind, der Betriebspraxis nicht mehr hinreichend entsprechen **oder es angebracht ist, die Emissionen zusätzlicher Schadstoffe zu regulieren**.

Begründung

Die Frage der Revision der Test-Fahrzyklen und der Einführung von Grenzwerten für zusätzliche Schadstoffe sollte über das Mitentscheidungsverfahren geregelt werden.

Änderungsantrag 26
Artikel 5 Absatz 6

6. Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 2 bis 5 fest.

6. Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 2 bis 4 fest. **Die Durchführungsmaßnahmen müssen spätestens [6 Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung] vorliegen.**

Begründung

Die Automobilhersteller sind auf die technischen Details der Durchführungsmaßnahmen angewiesen. Es darf daher keine längere Verzögerung als 6 Monate geben, damit die neuen Grenzwerte auch umgesetzt werden können.

Änderungsantrag 27
Artikel 6 Absatz 1

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet leichten, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparaturinformation in solcher Weise, dass sie gegenüber seinen autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben nicht diskriminiert werden.

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet leichten, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparaturinformation in solcher Weise, dass sie gegenüber seinen autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben nicht diskriminiert werden. **Zur besseren Umsetzung dieses Zieles sollen die Informationen in Übereinstimmung mit den technischen Erfordernissen der OASIS-Norm vorgelegt werden. Der Hersteller stellt unabhängigen Marktteilnehmern sowie autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben ebenfalls Schulungsunterlagen zur Verfügung.**

Begründung

Der im Jahr 2003 in Zusammenarbeit der verschiedenen Industrien unter der Federführung der Kommission entwickelte OASIS-Norm ermöglicht einen in der Praxis effektiv vereinfachten Zugang zu den Reparaturinformationen. Schulungsunterlagen werden ebenfalls in der Bloc Exemption Regulation 1400/2002 gefordert; damit diese weiterhin zur Verfügung gestellt werden, sollte in der Verordnung darauf hingewiesen werden.

Änderungsantrag 28
Artikel 6 Absatz 4

4. Reparaturinformation muss außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zur Verfügung stehen.

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 29
Artikel 6 Absatz 5

5. Um die Herstellung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen und Diagnose- und Prüfgeräten sowie die OBD-kompatible Wartung von Fahrzeugen zu ermöglichen, stellt der Fahrzeughersteller Herstellern solcher Erzeugnisse und Reparaturbetrieben **Reparaturinformation** auf Anfrage diskriminierungsfrei zur Verfügung.

5. Um die Herstellung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen und Diagnose- und Prüfgeräten sowie die OBD-kompatible Wartung von Fahrzeugen zu ermöglichen, stellt der Fahrzeughersteller Herstellern solcher Erzeugnisse und Reparaturbetrieben **die relevanten OBD-Informationen** auf Anfrage diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Begründung

Reparaturinformationen sind nicht das gleiche wie OBD-Informationen. Damit der Sinn dieses Absatzes wieder zur Geltung kommt, muss speziell auf OBD-Informationen hingewiesen werden.

Änderungsantrag 30
Artikel 8

Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die zur Durchführung der Artikel 6 und 7 erforderlichen Maßnahmen. Dazu gehört auch die Festlegung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von **Reparaturinformation**.

Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die zur Durchführung der Artikel 6 und 7 erforderlichen Maßnahmen. Dazu gehört auch die Festlegung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von **Reparatur- und OBD-Information**.

Begründung

Siehe Begründung des Änderungsantrags zu Artikel 6 Absatz 5.

2. Ab dem *[18 Monate und 1 Tag nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]*, für *Fahrzeuge* Klasse N₁, Gruppen II und III ab dem *[30 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]* versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, die EG-Typgenehmigung und die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen, die die Anforderungen dieser Verordnung **und** der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen nicht erfüllen.

3. Ab dem *[36 Monate und 1 Tag nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]*, für *Fahrzeuge* Klasse N₁, Gruppen II und III ab dem *[48 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]*, betrachten die Mitgliedstaaten für neue *Fahrzeuge* nach *[Artikel 25]* der Richtlinie *[XXXX/XX/EG]* ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig, wenn diese *Fahrzeuge* nicht die Anforderungen dieser Verordnung **und** der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen nicht erfüllen, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

2. Ab dem *1. Juni 2009*, *außer im Fall von Fahrzeugen der Klasse M mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 2 500 kg, die besonderen gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen, sowie von Fahrzeugen der Klasse N₁, Gruppen II und III, und der genannten Klasse M* ab dem *1. Juni 2010*, versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, die EG-Typgenehmigung und die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen, die die Anforderungen dieser Verordnung, der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen **und insbesondere der Anhänge mit den Ausnahmen von der Anwendung der Euro-6-Grenzwerte gemäß Tabelle 1a von Anhang I** nicht erfüllen.

3. Ab dem *1. Juni 2010*, *außer im Fall von Fahrzeugen der Klasse M mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 2 500 kg, die besonderen gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen, sowie von Fahrzeugen der Klasse N₁, Gruppen II und III, und der genannten Klasse M* ab dem *1. Juni 2011*, betrachten die Mitgliedstaaten für neue *Fahrzeuge* nach *[Artikel 25]* der Richtlinie *[XXXX/XX/EG]* ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig, wenn diese *Fahrzeuge* nicht die Anforderungen dieser Verordnung, der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen **und insbesondere der Anhänge mit den Ausnahmen von der Anwendung der Euro-6-Grenzwerte gemäß Tabelle 1a von Anhang I** nicht erfüllen, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

Begründung

Im Laufe der Vorbereitungsdiskussionen ist klar geworden, dass weitere Reduzierungen bei den Grenzwerten nötig und auch technisch realisierbar sind. Der Berichterstatter schlägt daher vor einen Schritt weiter zu gehen und gleichzeitig zur Stufe Euro 5 eine weitere Stufe Euro 6, mit niedrigeren Grenzwerten, in dieser Verordnung einzuführen. Damit werden langfristige Reduktionsziele festgelegt, die für die Forschung und Entwicklung im Bereich abgasmindernde Kraftfahrzeugsysteme Planungs- und somit Investitionssicherheit auch für die Hersteller bedeuten. Zwischen der Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen und neuen Fahrzeugen sollte es wie auch in der vorherigen Euro-Norm nur einen Abstand von einem Jahr geben.

Änderungsantrag 32 Artikel 9 Absätze 3 a und 3 b (neu)

3a. Ab dem 1. Juni 2014 – im Fall von Fahrzeugen der Klasse N₁, Gruppen II und III ab dem 1. Juni 2015 – versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, die EG-Typgenehmigung und die Betriebslaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen, die die Anforderungen dieser Verordnung, der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen und insbesondere der Anhänge mit den Euro 6-Grenzwerten gemäß Tabelle 1a von Anhang I nicht erfüllen.

3b. Ab dem 1. Juni 2015 – im Fall von Fahrzeugen der Klasse N₁, Gruppen II und III ab dem 1. Juni 2016 – betrachten die Mitgliedstaaten für neue Fahrzeuge nach [Artikel 25] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig, wenn diese Fahrzeuge nicht die Anforderungen dieser Verordnung, der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen und insbesondere der Anhänge mit den Euro 6-Grenzwerten gemäß Tabelle 1a von Anhang I nicht erfüllen, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren

Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

Begründung

Die erste Stufe Euro 5 soll am 1.6.2009 in Kraft treten und die zweite Stufe Euro 6 mit einem Intervall von fünf Jahren, das heißt zum 1.6.2014. Zwischen der Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen und neuen Fahrzeugen sollte es wie auch in der vorherigen Euro-Norm nur einen Abstand von einem Jahr geben.

Änderungsantrag 33 Artikel 10

1. Die Mitgliedstaaten untersagen den Verkauf und den Einbau neuer, für Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung bestimmter ***Austauschkatalysatoren***, die nicht mit On-Board-Diagnosesystemen ausgestattet sind, wenn sie nicht einem nach dieser Verordnung genehmigten Typ entsprechen.

2. Unbeschadet Absatz 1 können die Mitgliedstaaten EG-Typgenehmigungen für ***Austauschkatalysatoren*** zu denselben Bedingungen erweitern, zu denen sie ursprünglich erteilt wurden.

1. Die Mitgliedstaaten untersagen den Verkauf und den Einbau neuer, für Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung bestimmter ***emissionsmindernder Einrichtungen***, die nicht mit On-Board-Diagnosesystemen ausgestattet sind, wenn sie nicht einem nach dieser Verordnung genehmigten Typ entsprechen.

2. Unbeschadet Absatz 1 können die Mitgliedstaaten EG-Typgenehmigungen für ***emissionsmindernde Einrichtungen*** zu denselben Bedingungen erweitern, zu denen sie ursprünglich erteilt wurden.

Begründung

Im Sinne einer klaren Rechtsetzung und des technischen Fortschritts, ist es besser einen weiten Begriff zu benutzen statt je einen Punkt für Katalysatoren, Diesel-Partikelfilter, NOx-Nachbehandlungssysteme und weitere in Zukunft technisch möglichen Nachbehandlungssysteme. Es muss ein Begriff benutzt werden, mit dem keine Technologie benachteiligt wird oder Innovationen eingegrenzt werden.

Änderungsantrag 34 Artikel 11 Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3

Alle in einem Mitgliedstaat zum Kauf angebotenen Fahrzeuge, die die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen vor den in Artikel 9 ***Absatz 3*** genannten Zeitpunkten erfüllen, kommen in den Genuss dieser Vorteile.

Diese Vorteile dürfen nach den in ***Artikel 9***

Alle in einem Mitgliedstaat zum Kauf angebotenen Fahrzeuge, die die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen vor den in Artikel 9 genannten Zeitpunkten erfüllen, kommen in den Genuss dieser Vorteile.

Diese Vorteile dürfen nach den in

Absatz 3 genannten Zeitpunkten nicht mehr gewährt werden.

folgenden Artikeln genannten Zeitpunkten nicht mehr gewährt werden:

a) Artikel 9 Absatz 3 bezüglich der Vorteile bei Einhaltung der Grenzwerte, die in Tabelle 1 von Anhang I aufgeführt sind.

b) Artikel 9 Absatz 3b bezüglich der Vorteile bei Einhaltung der Grenzwerte, die in Tabelle 1 von Anhang I aufgeführt sind.

Begründung

Dieser Änderungsantrag steht in Zusammenhang mit der Einführung eines Zwei-Stufen-Ansatzes. Fahrzeugen, die die Euro 5-Grenzwerte einhalten, dürfen nicht mehr Vorteile gewährt werden, wenn die Euro 6-Grenzwerte in Kraft treten.

Änderungsantrag 35 Artikel 13

1. Die Kommission prüft bis zum [6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], ob es notwendig ist, anstelle des in Anhang I angegebenen Grenzwertes für die Emission von Kohlenwasserstoffen separate Emissionsgrenzwerte für Methan und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe festzulegen.

2. Es ist auch zu prüfen, ob die Methanemissionen in die Berechnung der Kohlendioxidemissionen einzubeziehen sind.

3. Gegebenenfalls kann die Kommission zur Ausführung der Absätze 1 und 2

a) nach den Bestimmungen von Artikel 14 die in Anhang I dieser Verordnung aufgeführten Grenzwerte für Kohlenwasserstoffemissionen neu festsetzen.

b) nach den Bestimmungen von Artikel 37 Absatz 2 der Richtlinie [XX/XXXX/EG]

1. Die Kommission prüft, ob die Methanemissionen in die Berechnung der Kohlendioxidemissionen einzubeziehen sind.

Gegebenenfalls **legt** die Kommission **dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag mit** Maßnahmen zur Messung, Erfassung oder Begrenzung der Methanemissionen **vor.**

Maßnahmen zur Messung, Erfassung oder Begrenzung der Methanemissionen **erlassen.**

4. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme - PMP) trifft die Kommission folgende Maßnahmen:

a) Nach den Bestimmungen des Artikels 14 legt sie die in Anhang I dieser Verordnung angegebenen Grenzwerte für die Partikelmasse neu fest, und sie legt in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl fest, die annähernd mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren.

b) Nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] legt sie ein neues Verfahren für die Messung der Partikelmasse und der Partikelzahl fest.

2. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme - PMP) **und spätestens bei Inkrafttreten der Euro 6-Norm** trifft die Kommission folgende Maßnahmen, **ohne dabei die bestehenden hohen Umweltschutzanforderungen zu entschärfen:**

a) Nach den Bestimmungen des Artikels 14 legt sie die in Anhang I dieser Verordnung angegebenen Grenzwerte für die Partikelmasse neu fest, und sie legt in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl fest, die annähernd mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren.

b) Nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] legt sie ein neues Verfahren für die Messung der Partikelmasse und der Partikelzahl fest.

Begründung

Dieser Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit den vorangegangenen Änderungsanträgen, die dazu dienen sollen, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem, was im Rahmen des Komitologieverfahrens geregelt wird, und dem, was im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens festgelegt wird, beizubehalten.

Änderungsantrag 36 Artikel 14

Die Kommission **kann** die in Artikel [36 Absätze 2, 3, und 4] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] vorgesehenen Änderungen dieser Verordnung nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 derselben Richtlinie erlassen.

Bei Bezugnahme auf diesen Artikel kann die Kommission die in Artikel [36 Absätze 2, 3, und 4] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] vorgesehenen Änderungen dieser Verordnung nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 derselben Richtlinie erlassen.

Artikel 15 a

Änderung der Richtlinie 2005/55/EG

Die Richtlinie 2005/55/EWG wird wie folgt geändert:

(1) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 2005/55/ EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 über die Typgenehmigung von schweren Nutzfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen (Euro IV und V)“.

(2) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet der Ausdruck

„Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klassen M₁, M₂ und N₁ mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg oder einer Referenzmasse von bis zu 2 610 kg;

b) „Motor“ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbstständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie [XXXX/XX/EG) eine Typgenehmigung erteilt werden kann;

c) „besonders umweltfreundliches Fahrzeug (EEV)“ ein Fahrzeug, das von einem Motor angetrieben wird, der den fakultativen Grenzwerten für die Emission gemäß Zeile C der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 von Anhang I entspricht.“

(3) Abschnitt 1 von Anhang 1 erhält folgende Fassung:

„1. GELTUNGSBEREICH

Diese Richtlinie gilt für Einrichtungen zur Minderung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel, die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, die Konformität in Betrieb

befindlicher Fahrzeuge/Motoren und On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) aller Kraftfahrzeuge sowie für Motoren im Sinne von Artikel 1, ausgenommen Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁, N₂ und M₂, die nach der [Verordnung XXXX/XXXX/EG = diese Verordnung] eine Typgenehmigung erhalten haben.

Sollten weitere Änderungen notwendig sein, um den hier aufgeführten Änderungen Rechnung zu tragen, werden die Richtlinie 2005/55/EG und die zu ihrer Durchführung erforderlichen Maßnahmen nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] geändert.“

Begründung

Die Änderung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2005/55/EG steht in Zusammenhang mit der Änderung des Geltungsbereichs dieser Verordnung. Damit soll erreicht werden, dass unabhängig vom verwendeten Kraftstoff in diese Verordnung alle Personenkraftfahrzeuge und alle leichten Nutzfahrzeuge einbezogen werden und in die Richtlinie 2005/55/EG alle schweren Nutzfahrzeuge.

Änderungsantrag 38
Artikel 16

Artikel 16 *entfällt*

Änderung der Richtlinie 72/306/EWG

An Artikel 1 der Richtlinie 72/306/EWG wird folgender Satz angefügt:

„Die in Artikel 2 [dieser Verordnung] genannten Fahrzeuge fallen jedoch nicht unter diese Richtlinie.“

Begründung

Dieser Änderungsantrag steht in Zusammenhang mit der Änderung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung und des Geltungsbereichs der Richtlinie 2005/55/EG.

Änderungsantrag 39
Artikel 17 Absatz 1

1. Die Richtlinien 70/220/EWG, 80/1268/EWG, 89/458/EWG, 91/441/EWG, 93/59/EWG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG und 2004/3/EG werden mit Wirkung vom [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] aufgehoben.

1. Die Richtlinien 70/220/EWG, **72/306/EWG**, 80/1268/EWG, 89/458/EWG, 91/441/EWG, 93/59/EWG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG und 2004/3/EG werden mit Wirkung vom [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] aufgehoben.

Begründung

Dieser Änderungsantrag steht in Zusammenhang mit der Änderung des Geltungsbereichs der Richtlinie 2005/55/EG.

Änderungsantrag 40 Artikel 18 Absatz 2

2. Diese Verordnung, mit Ausnahme ihrer Artikel 9 Absatz 1 und 11, ist ab dem [18 Monate und 1 Tag nach ihrem Inkrafttreten] anwendbar.

2. Diese Verordnung, mit Ausnahme ihrer Artikel 9 Absatz 1 und 11, ***die ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gelten***, ist ab dem [18 Monate und 1 Tag nach ihrem Inkrafttreten] anwendbar.

Begründung

Präzisierung.

Änderungsantrag 41 Artikel 18 Absatz 3

3. Verzögert sich der Erlass der in Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 13 Absatz 1 und 3 genannten Änderungen und Durchführungsmaßnahmen über den [6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] hinaus, so werden die in Artikel 9 Absatz 2 und 3 genannten Zeitpunkte durch die in den Änderungen und Durchführungsmaßnahmen genannten Zeitpunkte ersetzt.

entfällt

Änderungsantrag 42
Anhang I Tabelle 1

Vorschlag der Kommission

Tabelle 1: Euro-5-Emissionsgrenzwerte

		Bezugs- masse (RM) (kg)	Grenzwerte											
			Masse des Kohlenmonoxids (CO)		Masse der Kohlenwasserstoffe <i>(HC)</i>		Masse der Stickstoffoxide (NO _x)		Summe der Massen der Kohlenwasser- stoffe und der Stickstoffoxide <i>(HC + NO_x)</i>		Partikelmasse (PM)		Partikelzahl ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
Fahrzeug- klasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Alle	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor

(1) Ein Grenzwert für die Partikelzahl wird *später* festgelegt.

(2) Grenzwerte für die Partikelmasse gelten nur für Fremdzündungsmotoren mit Benzin-Direkteinspritzung, die teilweise oder ausschließlich im

Magerbetrieb arbeiten.

Abänderungen des Parlaments

Tabelle 1: Euro 5-Emissionsgrenzwerte

		Bezugs- masse (RM) (kg)	Grenzwerte													
			Masse des Kohlenmonoxids (CO)		Masse der Kohlenwasser- stoffe <i>insgesamt</i> (<i>THC</i>)		<i>Masse der Nichtmethan- kohlenwasser- stoffe</i> (<i>NMHC</i>)		Masse der Stickstoffoxide (NO _x)		Summe der Massen der Kohlenwasser- stoffe und der Stickstoffoxide <i>insgesamt</i> (<i>THC</i> + NO _x)		Partikelmasse (PM)		Partikelzahl ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Fahrzeug- klasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	<i>PI</i>	<i>CI</i>	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	Alle	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0		

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor

(1) Ein Grenzwert für die Partikelzahl wird *möglichst bald und spätestens bis zum Inkrafttreten der Euro-6-Norm* festgelegt.

(2) Grenzwerte für die Partikelmasse gelten nur für Fremdzündungsmotoren mit Benzin-Direkteinspritzung, die teilweise oder ausschließlich im Magerbetrieb arbeiten.

(3) Mit Ausnahme von Fahrzeugen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 2 500 kg, die besonderen gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechen.

(4) Einschließlich der in Fußnote (3) genannten Fahrzeuge.

Begründung

Siehe Begründung am Ende des Berichts.

Änderungsantrag 43
Anhang Tabelle 1 a (neu)

Abänderungen des Parlaments

Table 1a: Euro-6-Emissionsgrenzwerte

		Bezugs- masse (RM) (kg)	Grenzwerte													
			Masse des Kohlenmonoxids (CO)		Masse der Kohlenwasser- stoffe insgesamt (THC)		Masse der Nichtmethan- kohlenwasser- stoffe (NMHC)		Masse der Stickstoffoxide (NO _x)		Summe der Massen der Kohlenwasser- stoffe und der Stickstoffoxide (HC + NO _x)		Partikelmasse (PM)		Partikelzahl ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (mg/km)	
Fahrzeug- klasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Alle	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		

		≤ 1760														
	<i>III</i>	$1760 < RM$	<i>2270</i>	<i>740</i>	<i>160</i>	—	<i>108</i>	—	<i>82</i>	<i>120</i>	—	<i>190</i>	<i>5.0</i>	<i>5.0</i>		

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor

(1) Ein Grenzwert für die Partikelzahl wird in diesem Stadium festgelegt.

(2) Grenzwerte für die Partikelmasse gelten nur für Fremdzündungsmotoren mit Benzin-Direkteinspritzung, die teilweise oder ausschließlich im Magerbetrieb arbeiten.

Begründung

Siehe Begründung am Ende des Berichts.

BEGRÜNDUNG

Einführung

Durch die Verbrennung von Treibstoffen wie Benzin, Diesel und Gas, die auf fossilen Energieträgern wie Erdöl und Gas basieren, werden Emissionen freigesetzt, welche für die Gesundheit sowie Flora und Fauna schädlich sind und zur Erwärmung der Atmosphäre beitragen.

Saubere PKW leisten einen erheblichen Beitrag für eine bessere Luftqualität in Europa. Dies ist eng mit dem Durchschnittsalter der Kraftfahrzeugflotte auf Europas Straßen verbunden. Sinkt das Durchschnittsalter der PKW, so steigt der Anteil von PKW, die weniger umwelt- und gesundheitsschädigende Abgase emittieren.

Der Kommissionsvorschlag

Im Rahmen des 6. Umwelt-Aktionsprogramms und des darauf beruhenden Programms Clean Air For Europe hat die Kommission im letzten September einen Vorschlag für eine Thematische Strategie zur Luftreinhaltung vorgelegt. Der am 21.12.2005 vorgestellte Vorschlag der Kommission für eine Euro-5-Verordnung soll eine der Maßnahmen darstellen um für eine saubere Luft zu wirken.

Der Kommissionsvorschlag sieht die Einführung harmonisierter technischer Vorschriften für leichte Kraftfahrzeuge vor, um das Funktionieren des Binnenmarktes zusammen mit einem hohen Umweltschutz zu gewährleisten. Es werden Grenzwerte für die schädlichen Emissionen von Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC), Stickstoffoxide (NO_x) und Partikel (PM) festgelegt. Um das Ziel eines funktionierenden Binnenmarkts unter Gewährleistung eines hohen Umweltschutzniveaus zu ermöglichen, sieht der Kommissionsvorschlag außerdem Maßnahmen zum Zugang zu Reparaturinformationen vor.

Im Sinne der besseren Rechtsetzung soll die nächste Euro-Norm eine Verordnung sein und sämtliche vorhergehenden einschlägigen Rechtsakte zusammenfassen bzw. aufheben (Richtlinie 70/220/EWG und ihre zahlreichen Änderungen). Parallel zu dem vorliegenden Verordnungsvorschlag ("politische Verordnung") wird nach dem Zwei-Ebenen-Konzept eine "technische Verordnung" erarbeitet, in der die technischen Spezifikationen, die auch die grundlegenden Anforderungen erfüllen, festgelegt werden.

Ansatz des Berichterstatters

- Der Anwendungsbereich basiert im Kommissionsvorschlag auf den Unterschieden in der Motortechnik. Um einen klareren und einfacheren Text zu erhalten, schlägt der Berichterstatter vor, sich von nun an auf die Fahrzeugkategorien zu stützen. Außerdem wird die Differenzierung der Vorschriften für leichte und schwere Fahrzeuge durch die Änderung der Richtlinie 2005/55/EG klargestellt.
- Der Berichterstatter bedauert, dass der Kommissionsvorschlag nicht ambitionierter ist. Im Laufe der Vorbereitungsdiskussionen ist klar geworden, dass weitere

Reduzierungen bei den Grenzwerten nötig und auch technisch realisierbar sind. Der Berichterstatter schlägt daher vor einen Schritt weiter zu gehen und gleichzeitig zur Stufe Euro 5 eine weitere Stufe Euro 6, mit niedrigeren Grenzwerten, in dieser Verordnung einzuführen. Damit werden langfristige Reduktionsziele festgelegt, die für die Forschung und Entwicklung im Bereich abgasmindernder Kraftfahrzeugsysteme Planungs- und somit Investitionssicherheit auch für die Hersteller bedeutet.

Die erste Stufe, Euro 5, soll am 1.6.2009 in Kraft treten und die zweite Stufe, Euro 6, mit einem Intervall von fünf Jahren, das heißt zum 1.6.2014.

- Konsens besteht darüber, dass die Stickoxid-Grenzwerte im Entwurf der Kommission nicht ambitioniert genug sind. Stickoxide verursachen unter anderem sauren Regen, Eutrophierung und Ozon in Bodennähe, welches für die Menschen lebensgefährlich sein kann (Reizung und Schädigung der Atmungsorgane) und sind zudem für starke Verschmutzungen von Wäldern und landwirtschaftlichen Nutzflächen verantwortlich. Der Berichterstatter schlägt daher in der Euro-5-Stufe für mit Selbstzündungsmotor betriebene Fahrzeuge eine weitere Reduzierung von 10 % gegenüber dem Kommissionsvorschlag vor, d.h. 180 mg/km. Eine weitere Reduzierung in dieser Stufe wäre nicht realistisch, da sie die Einführung von NO_x-Nachbehandlungssystemen bedeuten würde, welche für leichte Fahrzeuge noch in der Testphase sind und einen Nischenmarkt ausmachen.
Der Berichterstatter schlägt daher vor in der zweiten Stufe, Euro 6, eine weitere Reduzierung der NO_x-Grenzwerte für Diesel von ca 60 %, d.h. einen Grenzwert von 75 mg/km, einzuführen.
Für Fremdzündungsmotoren sollen die Grenzwerte des Kommissionsvorschlags beibehalten werden, die eine Reduzierung um 25 % gegenüber der Stufe Euro4 bedeuten. Eine weitere Reduzierung wäre kontraproduktiv im Lichte der Entwicklung der Direkt-Einspritzungsmotoren.
- Die Feinstaubproblematik soll durch die Diskussion um die Stickoxide nicht untergehen. Besonders in den Großstädten ist die Verschmutzung zu spüren und eine weitere Senkung der Grenzwerte ist unabdingbar.
- Der Berichterstatter unterstützt die Grenzwerte des Kommissionsvorschlags für die Stufe Euro5, d.h. eine Reduzierung der emittierten Partikelmasse um 80 % um einen Grenzwert von 5 mg/km festzulegen. Diese Grenzwerte sind nur bei Einführung eines Partikelfilters einzuhalten. Um in Zukunft jedoch auch die Emissionen von ultrafeinen Partikeln, die besonders gesundheitsschädlich sind, einzugrenzen fordert der Berichterstatter zum frühestmöglichen Termin und spätestens mit Inkrafttreten der Stufe Euro 6 die Einführung von Grenzwerten und einem Messverfahren für die Partikelanzahl, zusätzlich zur Partikelmasse. Dies sollte auf Basis der aktuellen Recherchen und Diskussionen im Rahmen des Forschungsprogramms der UN/ECE zur Partikelmessung realisierbar sein.
- CNG-betriebene Fahrzeuge belasten die Umwelt weit weniger als Kraftfahrzeuge, die ausschließlich mit Diesel oder Benzin betrieben werden. CNG-Fahrzeuge haben kein Partikelproblem und der Ausstoß von Stickoxiden liegt auch wesentlich unter den Werten eines mit herkömmlichen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugs. Damit diese

Fahrzeuge nicht vom Markt verdrängt werden, weil sie die von der Kommission vorgeschlagenen Kohlenwasserstoff-Grenzwerte nicht einhalten können, schlägt der Berichterstatter vor bei der Gesamtmasse der HC den Euro-4-Standard beizubehalten und im Anhang in den Tabellen eine zusätzliche Spalte einzuführen für die nichtmethanhaltigen Kohlenwasserstoffe (NMHC) damit für die benzinbetriebenen Autos ein ehrgeiziger Kohlenwasserstoff-Grenzwert bestehen bleibt.

- Im Rahmen von Euro 3 und 4 gibt es eine Regelung, dass M-Fahrzeuge über 2.500 kg wie solcher der Klasse N₁, Gruppen II und III typgenehmigt werden können. Dieser Ausnahmezustand ist heutzutage nicht mehr für alle Personenkraftwagen mit einer Gesamtmasse über 2.500 kg nötig. Um einen weicheren Übergang zu ermöglichen schlägt der Berichterstatter vor diese Ausnahme in der Stufe Euro5 beizubehalten bei Fahrzeugen, die einem besonderen sozialen Bedarf dienen, wie z.B. Rettungswagen, Bergungsfahrzeuge, Transport von Behinderten, Fahrzeuge zur Durchführung öffentlicher Dienstleistungen, Großfamilien-Fahrzeuge mit einer Kapazität von mehr als 6 Plätzen zusätzlich zum Fahrer, die nicht als geländegängige Fahrzeuge benutzt werden.
- Der Berichterstatter unterstützt und befürwortet die im Kommissionsvorschlag weiterhin geltende Möglichkeit für die Mitgliedstaaten die vorzeitige Einführung von sauberen Kraftfahrzeugen durch finanzielle Anreize zu fördern.
- Der Berichterstatter ist der Meinung, dass die im Kommissionsvorschlag genannte Dauerhaltbarkeit bei emissionsmindernden Einrichtungen (160.000 km) nicht ambitioniert genug ist. Er schlägt vor weiter zu gehen und eine Dauerhaltbarkeit von 200.000 km einzuführen. Dies würde dem Standard auf dem amerikanischen Markt näher kommen und besser der tatsächlichen Lebensdauer von Kraftfahrzeugen entsprechen.
- Anlässlich der Diskussion um das Kapitel III über den Zugang zu Reparaturinformationen unterstützt der Berichterstatter den Kommissionsvorschlag und betont, dass unabhängige Marktteilnehmer in gleicher Weise wie autorisierte Händler und Reparaturbetriebe einen über die OASIS-Norm standardisierten Zugang zu Reparatur- und OBD- Informationen erhalten müssen. Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen dienen der Funktionsfähigkeit und dem ordnungsmäßigen Betrieb eines Kraftfahrzeugs. Indem auch unabhängige Marktteilnehmer Reparaturen problemlos durchführen können, wird der Zugang zur regelmäßigen Wartung vereinfacht. Eine regelmäßige Wartung sorgt für einen sicheren und darüber hinaus umweltschonenden Betrieb eines Kraftfahrzeugs und ist daher zu unterstützen.