

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0329/2008

11.8.2008

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Matthias Grootte

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. Bei Änderungsrechtsakten werden unverändert aus einer bisherigen Bestimmung übernommene Textteile, die das Parlament ändern will, obwohl die Kommission sie nicht geändert hat, durch ***Fettdruck*** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden gegebenenfalls wie folgt gekennzeichnet: [...]. 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.....	27
EXPLANATORY STATEMENT	Error! Bookmark not defined.
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ	30
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR	43
VERFAHREN.....	61

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0851),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 95 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0007/2008),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0329/2008),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen 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.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare

Geänderter Text

(5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare

Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte erhalten.

Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte **und einen angemessenen Zeitrahmen für deren Erreichung und die notwendigen technischen Entwicklungen** erhalten.

Begründung

Das Ziel des Parlaments und der Kommission, die Luftqualität in der EU zu verbessern, muss erreicht werden. Allerdings benötigt die Industrie dabei ausreichend Zeit, um auf die neue Gesetzgebung zu reagieren und die notwendigen technischen Entwicklungen zur Marktreife zu bringen.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Die Nachrüstung älterer schwerer Nutzfahrzeuge mit moderneren Emissionsminderungssystemen würde zu einer Verbesserung der Luftqualität führen. Die Kommission sollte in Erwägung ziehen, gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für solche Systeme vorzuschlagen, damit auch bei nachgerüsteten Emissionsminderungssystemen gewährleistet ist, dass die NO₂-Emissionen begrenzt werden.

Begründung

Jedes Jahr werden etwa 10 % aller schweren Nutzfahrzeuge erneuert. Deshalb werden sich die Euro-VI-Bestimmungen erst in einigen Jahren voll auswirken. Damit der vorliegende Vorschlag größtmögliche Wirkung entfalten kann, sollte die Kommission prüfen, ob gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für nachgerüstete Systeme vorhandener Fahrzeuge möglich wären.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(7) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen. ***Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller sollten die Emissionsgrenzwerte für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren beibehalten werden.***

Begründung

Die Grenzwerte müssen für die Industrie jeweils mindestens fünf Jahre lang stabil bleiben, damit sich die zur Einführung der neuen Technologie erforderlichen Investitionen rentieren. Durch zu häufige Änderungen der Emissionsanforderungen werden die Hersteller gezwungen, einen Großteil der Ressourcen auf die Modernisierung der aktuellen Modelle aufzuwenden. Das geht zu Lasten der Zeit, die bis zur Marktreife neuer Produkte notwendig ist, und führt zu Wettbewerbsnachteilen. Nur wenn eine ausreichende und angemessene Vorlaufzeit garantiert wird, wird die Wettbewerbsfähigkeit nicht gefährdet und langfristig die Erreichung der Umweltziele sichergestellt.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-

Geänderter Text

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen ***auf möglichst angemessene Art und Weise, die für den Verbraucher in Bezug auf den Nutzen keinen unverhältnismäßigen Aufwand bedeutet,***

Reparatur- und -Wartungsinformationen sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnose-Systeme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist **angebracht**, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen sowie gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sicherzustellen.

über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-Reparatur- und -Wartungsinformationensdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnose-Systeme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist **notwendig**, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen sowie gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sicherzustellen.

Begründung

Die Kommission sollte nur angemessene Maßnahmen in Bezug auf den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen festlegen dürfen. Es gibt keinen Grund, den Verbrauchern eine im Vergleich zum Nutzen unverhältnismäßige Belastung aufzubürden. Es erscheint z. B. nicht angebracht, die Definition von Reparatur- und Wartungsinformationen auf die Telediagnose auszuweiten und den Herstellern vorzuschreiben, dass sie zugelassenen unabhängigen Reparaturbetrieben Zugang zum Sicherheitssystem des betreffenden Fahrzeugs gewähren.

Es ist nicht nur angebracht, sondern sogar notwendig, technische Spezifikationen für die Websites der Hersteller festzulegen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Bis spätestens ...* sollte die Kommission das Funktionieren der Regelung für den unbeschränkten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge bewerten und prüfen, ob es zweckmäßig wäre, alle Bestimmungen über den

**Zugang zu Reparatur- und
Wartungsinformationen im
überarbeiteten Rechtsrahmen für die
Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu
konsolidieren.**

**Falls die Bestimmungen über den Zugang
zu diesen Informationen konsolidiert
werden, sollten die entsprechenden
Bestimmungen der vorliegenden
Verordnung aufgehoben werden, sofern
die bestehenden Rechte auf Zugang zu
Reparatur- und Wartungsinformation für
Fahrzeuge gewahrt bleiben.**

*** Binnen vier Jahren nach Inkrafttreten dieser
Verordnung.**

Begründung

Die Vorschriften über den Zugang zu sämtlichen Reparatur- und Wartungsinformationen sollten in die Rahmenrichtlinie über die Typgenehmigung bzw. in einen anderen Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen aufgenommen werden. Der Erwägungsgrund 9 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge lautet ähnlich.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(8b) Die Kommission sollte die
Entwicklung eines weltweit
harmonisierten Standardformats für den
unbeschränkten und einheitlichen
Zugang zu Reparatur- und
Wartungsinformationen für Fahrzeuge
fördern, zum Beispiel die diesbezüglichen
Bemühungen des Europäischen Komitees
für Normung (CEN).**

Begründung

Die Kommission sollte sich im Hinblick auf die internationale Harmonisierung der Vorschriften über Kraftfahrzeuge und der bislang noch nicht abgedeckten Bereiche für ein weltweit harmonisiertes ISO-Standardformat für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge einsetzen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8c) Es ist wichtig, dass ein europäisches Standardformat für On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen entwickelt wird. Das bestehende Format der Organisation für strukturierte Informationsstandards (OASIS) lässt sich nicht in vollem Umfang auf On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen für schwere Nutzfahrzeuge anwenden, so dass das CEN mit der Ausarbeitung eines erweiterten Standardformats für diese Informationen beauftragt wurde. Dieses neue Standardformat sollte auf dem OASIS-Format basieren und den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge Rechnung tragen. Bis zur Annahme dieses neuen Standardformats durch das CEN sollten On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen für schwere Nutzfahrzeuge in einer leicht lesbaren und nicht diskriminierenden Form vorgelegt werden. Diese Informationen sollten auf den Websites der Hersteller veröffentlicht werden, oder wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Format. Die Spezifikationen für den Umfang der im OASIS-Dokument SC1-D2 vorgesehenen technischen Informationen sollten in den Durchführungsbestimmungen zu der vorliegenden Verordnung enthalten sein.

Begründung

Schwere Nutzfahrzeuge werden oft von einem einzigen Hersteller zusammengesetzt. Allerdings werden viele dieser Fahrzeuge in mehreren Stufen hergestellt und zum Beispiel als Fahrgestell und Motor verkauft. Der Zubehör- und Ersatzteilmarkt benötigt Reparaturinformationen über sowohl komplett zusammengesetzte Fahrzeuge als auch über als Fahrgestell und Motor verkaufte Fahrzeuge. Die Vorschriften über den Zugang zu Reparaturinformationen können nicht einfach von Euro V (Personenkraftwagen) auf Euro VI (schwere Nutzfahrzeuge) übertragen werden. Das Standardformat muss den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge angepasst werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen einschließlich der Off-Cycle-Emissionen besser zu überwachen und die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu erleichtern, sollten eine Prüfmethodik und Leistungsanforderungen auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmesseinrichtungen angenommen werden.

Geänderter Text

(15) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen einschließlich der Off-Cycle-Emissionen besser zu überwachen und die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu erleichtern, sollten eine Prüfmethodik und Leistungsanforderungen auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmesseinrichtungen ***in einem angemessenen zeitlichen Rahmen*** angenommen werden.

Begründung

Die Einbeziehung dieser Aspekte ist zur Verwirklichung weltweit harmonisierter Vorschriften und für die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie außerordentlich wichtig. Die Kommission sollte in ihren Formulierungen deutlicher werden und einschlägige globale technische Vorschriften in die Euro-VI-Norm übernehmen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Die Mitgliedstaaten sollten ehrgeizige Maßnahmen einführen, um die nachträgliche Umrüstung schwerer

Nutzfahrzeuge zur Erfüllung der Euro-VI-Normen zu gewährleisten.

Begründung

Die heute im Einsatz befindlichen Fahrzeuge werden noch jahrelang einen Großteil der Fahrzeugflotte bilden. Durch eine nachträgliche Nachrüstung können die Emissionen stark verringert werden.

Änderungsantrag 10

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18b) Die Mitgliedstaaten sollten die Erneuerungs- und Nachrüstungsquote bei Fahrzeugen regelmäßig überwachen, ihre Bemühungen um die Verringerung des Anteils von Fahrzeugen, die die Umwelt stärker belasten, intensivieren und die Ergebnisse der Kommission jedes Jahr mitteilen.

Begründung

Durch Überwachung und Berichterstattung kann die Wirksamkeit der politischen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen künftig verbessert werden.

Änderungsantrag 11

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24) Die Kommission sollte insbesondere die Befugnis erhalten, in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl einzuführen, den Wert des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert festzulegen, spezifische Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung sowie ein Messverfahren für die Partikelzahl einzuführen und Maßnahmen

(24) Die Kommission sollte insbesondere die Befugnis erhalten, in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl einzuführen, den Wert des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert ***gegebenenfalls*** festzulegen, spezifische Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung sowie ein Messverfahren für die Partikelzahl einzuführen und

im Hinblick auf Off-Cycle-Emissionen, den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen und Prüfzyklen zur Emissionsmessung zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, *mit denen* dieser Verordnung neue nicht wesentliche Bestimmungen *hinzugefügt werden*, sind diese Maßnahmen *gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle* zu erlassen.

Maßnahmen im Hinblick auf Off-Cycle-Emissionen, **den Einsatz transportabler Emissionsmeseinrichtungen**, den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen und Prüfzyklen zur Emissionsmessung zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, *die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen* dieser Verordnung *durch Ergänzung um* neue nicht wesentliche Bestimmungen *bewirken*, sind diese Maßnahmen *nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG* zu erlassen.

Begründung

Die Messung von Emissionen im realen Fahrbetrieb unterscheidet sich oftmals erheblich von den Zahlen, die im Prüfzyklus gemessen werden. Um zu verhindern, dass die Fahrzeuge spezifisch für den Prüfzyklus konzipiert werden und den Rest der Zeit mehr Emissionen ausstoßen, ist der Einsatz von transportablen Emissionsmeseinrichtungen und die Erfassung der Off-Cycle-Emissionen unabdingbar.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung gilt unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Geänderter Text

Diese Verordnung gilt unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, **nach dem Typgenehmigungen für Fahrzeuge, deren Bezugsmasse 2610 kg nicht übersteigt, unter bestimmten Bedingungen auf ähnliche Fahrzeugtypen, deren Bezugsmasse 2840 kg nicht übersteigt, ausgedehnt werden können.**

Begründung

Eine Reihe von (leichten Nutz-)Fahrzeugtypen haben die gleiche technische Grundlage. Je nach verwendeter Karosserie kann es sein, dass ihr Gewicht knapp über oder knapp unter dem Schwellenwert von 2610 kg liegt. Dies würde bedeuten, dass zwei technisch identische

Fahrzeuge unterschiedlich behandelt würden: Eines würde als leichtes Nutzfahrzeug, das andere als schweres Nutzfahrzeug gelten. Daraus ergäbe sich ein Unterschied bei den technischen Vorschriften für die Typgenehmigung. Zur Klarstellung wird die diesbezügliche Bestimmung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hinzugefügt.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) „Motor“ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbstständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 der Richtlinie 2007/46/EG eine Typgenehmigung erteilt werden kann;

Geänderter Text

(1) „Motorsystem“ den Motor, das Emissionsminderungssystem und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Informationsfluss) zwischen der (den) elektronischen Steuereinheit(en) (ESE) des Motorsystems und anderen Steuereinheiten für den Antrieb oder das Fahrzeug;

Begründung

Die Einhaltung der Euro VI muss für das gesamte „Motorsystem“ nachgewiesen werden. Das Motorsystem ist das optimale Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlungssystem und zusätzlichen Steuerungen. Die Definition von „Motor“ muss entsprechend geändert oder durch eine Definition von „Motorsystem“ ersetzt werden. Die WHDC-GTR Nr. 4 enthält bereits Definitionen für „Motorsystem“, „Motortyp“ und „Abgasnachbehandlungssystem“, die hier entsprechend übernommen werden können.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(1a) „Motortyp“ eine Motorkategorie, innerhalb deren keine Unterschiede bei wesentlichen Motoreigenschaften bestehen;

Geänderter Text

Begründung

Die Einhaltung der Euro VI muss für das gesamte „Motorsystem“ nachgewiesen werden. Das Motorsystem ist das optimale Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlungssystem und

zusätzlichen Steuerungen. Die Definition von „Motor“ muss entsprechend geändert oder durch eine Definition von „Motorsystem“ ersetzt werden. Die WHDC-GTR Nr. 4 enthält bereits Definitionen für „Motorsystem“, „Motortyp“ und „Abgasnachbehandlungssystem“, die hier entsprechend übernommen werden können.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) „Abgasnachbehandlungssystem“ einen Katalysator (Oxidations- oder 3-Wege-Typ), einen Partikelfilter, ein DeNOx-System, eine Kombination aus DeNOx und Partikelfilter oder eine andere Emissionsminderungsvorrichtung, die dem Motor nachgelagert ist. Diese Definition umfasst nicht die Abgasrückführung (AGR), die als fester Bestandteil des Motors zu betrachten ist;

Begründung

Die Einhaltung der Euro VI muss für das gesamte „Motorsystem“ nachgewiesen werden. Das Motorsystem ist das optimale Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlungssystem und zusätzlichen Steuerungen. Die Definition von „Motor“ muss entsprechend geändert oder durch eine Definition von „Motorsystem“ ersetzt werden. Die WHDC-GTR Nr. 4 enthält bereits Definitionen für „Motorsystem“, „Motortyp“ und „Abgasnachbehandlungssystem“, die hier entsprechend übernommen werden können.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) „On-Board-Diagnose-System“ oder „OBD-System“ ein System **für die Emissionsüberwachung**, das in der Lage ist, mithilfe rechnergespeicherter **Fehlercodes** den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen;

(7) „On-Board-Diagnose-System“ oder „OBD-System“ ein System **in einem Fahrzeug oder einer Maschine**, das in der Lage ist, **Funktionsstörungen aufzuspüren und diese durch ein Warnsystem anzuzeigen**, mithilfe rechnergespeicherter **Informationen** den

wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen **sowie diese Informationen nach draußen zu übermitteln; die Kommission kann nach dem Verfahren in Artikel 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG eine andere Begriffsbestimmung annehmen, um dem technischen Fortschritt bei On-Board-Diagnose-Systemen Rechnung zu tragen;**

Begründung

Das On-Board-Diagnose-System kontrolliert nicht selbst die Emissionen, sondern das Funktionieren der Emissionskontrollsysteme und -komponenten. Die vorgeschlagene Begriffsbestimmung ist die der weltweit harmonisierten On-Board-Diagnose-Systeme (WWH-OBD).

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

(11) „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche *Information*, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind;

Geänderter Text

(11) „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs **sowie für *Ferndiagnose und Fernunterstützung in Bezug auf das Fahrzeug*** erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche *Informationen*, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind. **Die Hersteller stellen eine standardisierte, zuverlässige und ortsungebundene Struktur zur Verfügung, die es anerkannten unabhängigen Reparaturbetrieben ermöglicht, Arbeiten durchzuführen, bei denen auf das Sicherheitssystem des**

Fahrzeugs zugegriffen werden muss;

Begründung

Aufgrund der zunehmenden (elektronischen) Komplexität von Fahrzeugen stellen Hersteller vermehrt Strukturen zur Ferndiagnose und Fernunterstützung zur Verfügung. Aus Gründen der Chancengleichheit zwischen allen Beteiligten sollten diese Strukturen auch unabhängigen Marktteilnehmern zugänglich gemacht werden, damit diese in die Lage versetzt werden, den Kunden im Reparaturfall als Alternative zur Verfügung zu stehen. Darüber hinaus sollte hinsichtlich der Neuprogrammierung von Wegfahrsperrern oder elektronischen Steuereinheiten auf eine „sichere Verbindung“ zwischen einem Fahrzeug und dessen Hersteller verwiesen werden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften bei der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein;

Begründung

Bedarf keiner weiteren Erläuterung (Begriffsbestimmung aus Artikel 3 Nummer 27 der Richtlinie 2007/46/EG).

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 - Absatz 4 - Einleitung und Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

4. Die Kommission trifft nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG Durchführungsmaßnahmen zu *diesem* Artikel. Diese Maßnahmen betreffen:

a) die Auspuffemissionen, einschließlich Prüfzyklen, Off-Cycle-Emissionen, Partikelzahlen, Emissionen im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von emissionsmindernden Einrichtungen;

Geänderter Text

4. Die Kommission trifft nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG Durchführungsmaßnahmen zu *dem vorliegenden* Artikel. Diese Maßnahmen **müssen spätestens zum 31. Dezember 2009 festgelegt sein und** betreffen:

a) die Auspuffemissionen, einschließlich Prüfzyklen, **Einsatz transportabler Emissionsmesseinrichtungen zur Überprüfung der tatsächlich im Betrieb abgegebenen Emissionen, Überprüfung und Begrenzung der** Off-Cycle-Emissionen **zur Einhaltung der in Anhang I aufgeführten Emissionsgrenzwerte, Festlegung von Grenzwerten für** Partikelzahlen **unter Wahrung der bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzanforderungen**, Emissionen im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von emissionsmindernden Einrichtungen;

Begründung

Bis zum 1. April 2009 sollten die Durchführungsmaßnahmen vorliegen, damit die Hersteller und die Zulieferer alle Angaben besitzen, um die Fahrzeuge rechtzeitig normgerecht umzurüsten. Die Messung von Emissionen im realen Fahrbetrieb weist oftmals erhebliche Unterschiede zu den Zahlen auf, die im Prüfzyklus gemessen werden. Um zu verhindern, dass die Fahrzeuge spezifisch für den Prüfzyklus konzipiert werden und den Rest der Zeit mehr Emissionen ausstoßen, ist der Einsatz von transportablen Emissionsmesseinrichtungen und die Erfassung der Off-Cycle-Emissionen unabdingbar.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 - Absatz 4 - Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG weitere Maßnahmen hinsichtlich besonderer Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung treffen.

entfällt

Begründung

Dieser Passus ist zu unbestimmt und zu offen formuliert und erlaubt der Kommission zu viel Handlungsfreiheit im Komitologieverfahren. Dies könnte zu Verzögerungen bei der Verabschiedung der Durchführungsmaßnahmen führen. Die Anforderungen für die Typgenehmigung sollten endgültig sein. Neue Anforderungen sollten nur unter Einbeziehung des Parlaments und des Rates möglich sein.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 - Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen) und zu Reparatur- und Wartungsinformationen

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen), **Diagnose- und anderen Geräten und Werkzeugen nebst einschlägiger Software** und zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Begründung

Unabhängige Marktteilnehmer brauchen Zugang zu den Originalwerkzeugen und Prüfgeräten der Hersteller, um spezialisierte Reparaturarbeiten auszuführen. Da die Gruppenfreistellungsverordnung für Kraftfahrzeuge (EG) Nr. 1400/2002 im Jahr 2010 ausläuft, sollte eine entsprechende Bestimmung, die die gleichen Rechte vorsieht, in diese Verordnung aufgenommen werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 - Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen) und zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Es gelten Artikel 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Geänderter Text

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen) und zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Bei der Mehrstufen-Typgenehmigung ist der für die jeweilige Typgenehmigung verantwortliche Hersteller auch für die Übermittlung der Reparaturinformationen betreffend die jeweilige Stufe sowohl an den Endhersteller als auch an unabhängige Betreiber verantwortlich. Der Endhersteller ist für die Übermittlung von Informationen über das ganze Fahrzeug an unabhängige Betreiber verantwortlich. Gebühren für die Zugangszeit werden nur einmal erhoben.

Die Artikel 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gelten entsprechend. Die On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen entsprechen der CEN-Norm, sobald diese angenommen wird.

Bis zur Annahme dieses neuen Standardformats durch das CEN sollten On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge in einer leicht lesbaren und nicht diskriminierenden Form vorgelegt werden. Die Informationen sollten auf den Websites der Hersteller oder, wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einer anderen geeigneten Form veröffentlicht werden.

Begründung

Schwere Nutzfahrzeuge werden oft von einem einzigen Hersteller zusammengesetzt. Allerdings werden viele dieser Fahrzeuge in mehreren Stufen hergestellt und zum Beispiel als

Fahrgestell und Motor verkauft. Der Zubehör- und Ersatzteilmarkt benötigt Reparaturinformationen über sowohl komplett zusammengesetzte Fahrzeuge als auch über als Fahrgestell und Motor verkaufte Fahrzeuge. Die Vorschriften über den Zugang zu Reparaturinformationen können nicht einfach von Euro V (Personenkraftwagen) auf Euro VI (schwere Nutzfahrzeuge) übertragen werden. Das Standardformat muss den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge angepasst werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Zur Durchführung von Absatz 1 werden die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD-Informationen und Reparatur- und Wartungsinformationen von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG festgelegt und aktualisiert.

Geänderter Text

2. Zur Durchführung von Absatz 1 werden die **geeigneten** technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD-Informationen und Reparatur- und Wartungsinformationen von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG festgelegt und aktualisiert. **Die Kommission trägt der aktuellen Informationstechnologie, der zukünftigen Kraftfahrzeugtechnologie, den bestehenden Normen der Internationalen Organisation für Normung (ISO) sowie einer eventuellen weltweiten ISO-Norm Rechnung.**

Begründung

Es ist sehr wichtig, dass die Kommission bei der Erstellung und Aktualisierung der technischen Spezifikationen für On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen der aktuellen und künftigen Kraftfahrzeugtechnologie und den ISO-Normen Rechnung trägt.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 - Absatz 2 - Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Ab **dem 1. Oktober 2014** betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungs-

Geänderter Text

2. Ab dem **[48 Monate nach Inkrafttreten der in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz**

bescheinigungen für neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

4 Unterabsatz 1 und Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Durchführungsmaßnahmen] betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

Begründung

Zwischen der Veröffentlichung der Durchführungsvorschriften und dem Inkrafttreten der neuen Emissionsstandards sollten 48 Monate liegen, um zu gewährleisten, dass die Hersteller und die Zulieferer alle Angaben besitzen, um die notwendigen technischen Änderungen an den neuen Fahrzeugen vorzunehmen zu können.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 10

entfällt

Finanzielle Anreize

1. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeuge vorsehen, die dieser Verordnung entsprechen.

Diese Anreize gelten für alle in dem betreffenden Mitgliedstaat zum Verkauf angebotenen Neufahrzeuge, die dieser Verordnung entsprechen. Sie laufen jedoch spätestens am 1. Oktober 2014 aus.

2. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für die Nachrüstung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge auf die

Emissionsnormen des Anhangs I und für die Verschrottung von Fahrzeugen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, vorsehen.

3. Die finanziellen Anreize gemäß Absatz 1 und 2 dürfen für den jeweiligen Fahrzeugtyp nicht die Mehrkosten übersteigen, die die zur Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte notwendigen technischen Einrichtungen und ihr Einbau in das Fahrzeug verursachen.

4. Die Kommission ist über Pläne zur Einführung oder Änderung der in den Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreize zu unterrichten.

Begründung

Die Möglichkeit, dass einzelne Mitgliedstaaten finanzielle Anreize bieten, verstößt gegen die Grundsätze des einheitlichen Binnenmarkts und könnte wettbewerbshemmend wirken.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12

Vorschlag der Kommission

1. Nach Abschluss des Partikelmessprogramms im Rahmen der UN/ECE, das unter der Regie des Weltforums zur Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften durchgeführt wird, trifft die Kommission folgende Maßnahmen, ohne jedoch das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken:

a) Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl und gegebenenfalls Festlegung des Werts des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert **gemäß Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG**;

Geänderter Text

1. Nach Abschluss **der relevanten Teile** des Partikelmessprogramms im Rahmen der UN/ECE, das unter der Regie des Weltforums zur Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften durchgeführt wird, **und spätestens bis zum 1. April 2009** trifft die Kommission folgende Maßnahmen **gemäß Artikel 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG**, ohne jedoch das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken:

a) Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl und gegebenenfalls Festlegung des Werts des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert;

b) Erlass eines Messverfahrens für die Partikelzahl.

2. Die Kommission legt Korrelationsfaktoren zwischen dem europäischen instationären (ETC) bzw. stationären Fahrzyklus (ESC) gemäß der Richtlinie 2005/55/EG und dem weltweit harmonisierten instationären (WHTC) bzw. stationären Fahrzyklus (WHSC) fest und passt die Grenzwerte entsprechend an.

3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 4 **sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen**. Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen, Anforderungen **und Fahrzyklen** nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen, so werden sie so angepasst, dass sie den in der Betriebspraxis tatsächlich entstehenden Emissionen entsprechen.

4. Die Kommission beobachtet die in Artikel 3 Nummer 2 aufgeführten Schadstoffe. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so **ändert sie die vorliegende Verordnung entsprechend**.

b) Erlass eines Messverfahrens für die Partikelzahl.

2. Die Kommission legt Korrelationsfaktoren zwischen dem europäischen instationären (ETC) bzw. stationären Fahrzyklus (ESC) gemäß der Richtlinie 2005/55/EG und dem weltweit harmonisierten instationären (WHTC) bzw. stationären Fahrzyklus (WHSC) fest und passt die Grenzwerte **gemäß Artikel 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG** entsprechend an.

3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 4. Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen **und** Anforderungen nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen, so werden sie **gemäß Artikel 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG** so angepasst, dass sie den in der Betriebspraxis tatsächlich entstehenden Emissionen entsprechen.

4. Die Kommission beobachtet die in Artikel 3 Nummer 2 aufgeführten Schadstoffe. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so **legt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung vor**.

Begründung

Bis zum 1. April 2009 sollten die Durchführungsmaßnahmen vorliegen, damit die Industrie alle erforderlichen Angaben besitzt, um die Fahrzeuge rechtzeitig normgerecht umzurüsten.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 - Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Kommission nimmt die in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 2 genannten Durchführungsmaßnahmen bis spätestens 31. Dezember 2009 an.

Begründung

Die Hersteller brauchen eine bestimmte Übergangsfrist zwischen dem Inkrafttreten der Verordnung und dem Ausschussverfahren. In Verbindung mit den Euro-V- und Euro-VI-Normen nahm die Kommission verschiedene neue Bestimmungen für neuere Personenkraftwagen im Ausschussverfahren an, die bereits im September 2009 aufgrund der Euro-V-Norm verbindlich werden, so dass den Herstellern fast keine Übergangsfrist gewährt wird. Die Euro-VI-Norm muss diesem Problem Rechnung tragen.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I

Vorschlag der Kommission

ANHANG I
Euro-VI-Emissionsgrenzwerte

Grenzwerte								
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikel- masse (mg/kWh)	Partikel- zahl (#/kWh)
ESC (SZ)	1500	130			400	10	10	
ETC (SZ)	4000	160			400	10	10	
ETC (FZ)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Geänderter Text

ANHANG I
Euro-VI-Emissionsgrenzwerte

	Grenzwerte							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikel- masse (mg/kWh)	Partikel- zahl (#/kWh)
ESC (SZ)	1500	130			500	10	10	
ETC (SZ)	4000	160			500	10	10	
ETC (FZ)	4000		160	500	500	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Begründung

Eine unbedeutende Erhöhung des NO_x-Grenzwerts ermöglicht technische Lösungen, die zu einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes um bis zu 50 % führen. Diese Änderung bringt Vorteile sowohl hinsichtlich der Luftschadstoffe als auch der Treibhausgase, da ein günstigeres Verhältnis zwischen NO_x- und CO₂-Emissionen erreicht wird.

BEGRÜNDUNG

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

Saubere LKW 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 LKW, so steigt der Anteil von LKW, 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 September 2005 einen Vorschlag für eine Thematische Strategie zur Luftreinhaltung vorgelegt. Der am 21.12.2007 vorgestellte Vorschlag der Kommission für eine Euro-VI-Verordnung soll eine der Maßnahmen für eine saubere Luft darstellen.

Der Kommissionsvorschlag sieht die Einführung harmonisierter technischer Vorschriften für schwere Nutzfahrzeuge vor, um das Funktionieren des Binnenmarktes zusammen mit einem hohen Umweltschutz zu gewährleisten. Es werden Grenzwerte für die schädlichen Emissionen von Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x) und Partikel (PM) festgelegt. Im Vergleich zu Euro-V soll die erlaubte Partikelmasse um 66% und der NO_x-Ausstoß um 80% gesenkt werden. Um das Ziel eines funktionierenden Binnenmarkts unter Gewährleistung eines hohen Umweltschutzniveaus zu ermöglichen, sieht der Kommissionsvorschlag außerdem Maßnahmen zum Zugang zu Reparaturinformationen vor.

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.

Die Euro-VI-Verordnung soll die seit November 2006 geltenden Euro-IV-Emissionsgrenzwerte und die ab Oktober 2008 geltenden Euro-V-Emissionsgrenzwerte ab 2013 ersetzen.

Ansatz des Berichterstatters

Der Berichterstatter bedauert, dass der Kommissionsvorschlag bei der Festlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse nicht ambitionierter ist. Im Laufe der Vorbereitungsdiskussionen ist klar geworden, dass weitere Reduzierungen bei den Grenzwerten nötig sind, um den Einsatz von geschlossenen Filtern, die ultrafeine Partikel filtern, zu gewährleisten. Dies ist technisch realisierbar und auch in Tests schon gemessen worden. Der Berichterstatter schlägt daher vor, einen Schritt weiter zu gehen und den Grenzwert für Partikelmasse von 10 mg/kWh im Kommissionsvorschlag auf 5 mg/kWh herabzusetzen.

Der Kommissionsvorschlag sieht die Einführung der neuen Emissionsgrenzwerte erst ab 2013

vor. Ein früheres Einführungsdatum ist aber dem Stand der Technik nach möglich. Der Berichterstatter fordert daher den Abschluss der Arbeiten im Komitologieverfahren bis zum 1. April 2009. 36 Monate danach, d.h. zum 1. April 2012, sollen die neuen Emissionsgrenzwerte für die neuen Fahrzeugtypen und ab 1. April 2013 für alle Fahrzeuge gelten.

Die Feinstaubproblematik soll durch die Diskussion um die Stickoxide nicht untergehen. Besonders in den Großstädten ist die Verschmutzung zu spüren. Die Einführung einer Partikelzahl in Korrelation mit einer geringen Partikelmasse gewährleistet, dass ultrafeine Partikel nicht freigesetzt werden. Die Partikelzahl sollte mit den Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden.

Der Berichterstatter unterstützt und befürwortet die im Kommissionsvorschlag weiterhin geltende Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, die vorzeitige Einführung von sauberen Fahrzeugen durch finanzielle Anreize zu fördern.

Die Kommission hat in ihrem Vorschlag die Regelungen über den Zugang zu Reparaturinformationen der Normen Euro V und VI übernommen. Der Berichterstatter unterstützt hier den Kommissionsvorschlag und betont, dass unabhängige Marktteilnehmer in gleicher Weise wie autorisierte Händler und Reparaturbetriebe einen standardisierten Zugang zu Reparatur- und OBD- Informationen erhalten müssen. Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen dienen der Funktionsfähigkeit und dem ordnungsmäßigen Betrieb eines Fahrzeugs. 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 Fahrzeugs und ist daher zu unterstützen.

Unabhängig durchgeführte Tests zeigen, dass die Emissionen im realen Fahrbetrieb von denen, die im Testzyklus gemessen werden, durchaus abweichen können. Um sicherzustellen, dass Fahrzeuge auch außerhalb des Testzyklus die Grenzwerte einhalten, fordert der Berichterstatter den Einsatz transportabler Emissionsmessstationen und die Einführung von Verfahren zur Erfassung der Off-Cycle-Emissionen.

Die Nachrüstung von schweren Nutzfahrzeugen mit Diesel-Partikel-Filtern kann einen höheren NO₂-Ausstoß verursachen. Viele Städte und Kommunen werden Schwierigkeiten haben, die anstehenden NO₂-Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie einzuhalten. Um sicherzustellen, dass die quellenbezogenen Emissionen gesenkt werden, ist es wichtig, die Nachrüstung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen zu regeln. Der Berichterstatter fordert die Kommission auf, dazu einen Vorschlag zu erarbeiten.

Im Lichte der Diskussion um den Klimawandel sowie der Kostenersparnis durch einen niedrigeren Verbrauch, fordert der Berichterstatter ebenfalls, dass die Kommission unter Beachtung der gemessenen Daten gegebenenfalls einen Vorschlag zur Regulierung der Kohlendioxidemissionen von schweren Nutzfahrzeugen vorlegt.

Bei der Aufteilung zwischen dem, was in Mitentscheidung und dem, was in Komitologie entschieden werden soll, muss darauf geachtet werden, dass wichtige Entscheidungen wie die Einführung von Grenzwerten für neue Stoffe im Mitentscheidungsverfahren beschlossen werden.

Fahrzeuge, die anhand eines Reagens ihre Emissionen senken, können heutzutage auch ohne dieses Reagens fahren und somit unter realen Fahrbedingungen Emissionen verursachen, die weit über den geforderten Grenzwerten liegen. Die Hersteller sollten in Zukunft sicherstellen, dass Fahrzeuge, die die EURO VI Grenzwerte anhand dieser Technologie einhalten, ohne das sich verbrauchende Reagens nicht mehr gefahren werden können. Somit wäre die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet.

25.6.2008

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge
(KOM(2007) 851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Anja Weisgerber

KURZE BEGRÜNDUNG

Ziel des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge sind harmonisierte Vorschriften für die Kraftfahrzeugherstellung, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts sicherzustellen und gleichzeitig die Luftverschmutzung möglichst gering zu halten.

Im Hinblick auf einen wirksamen Wettbewerb auf dem Reparatur- und Wartungsdienstmarkt und die gleichberechtigte Marktteilnahme unabhängiger Betreiber müssen die Fahrzeughersteller unabhängigen Betreibern wie etwa Reparaturbetrieben sowie Herstellern und Händlern von Werkstattausrüstung, Werkzeugen und Ersatzteilen unbeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen gewähren.

Die Verfasserin der Stellungnahme befürwortet den Vorschlag der Kommission im Großen und Ganzen, schlägt aber weitere Verbesserungen in Bezug auf den Zugang zu Reparaturinformationen vor. Schwere Nutzfahrzeuge werden häufig in mehreren Stufen hergestellt, so dass auch in diesem Fall der Zugang zu Reparaturinformationen gewährleistet sein muss und unabhängige Betreiber Zugang zu aktuellen Informationen über alle Aspekte dieser Fahrzeuge haben. In Verbindung mit der Mehrstufen-Typgenehmigung schlägt die Verfasserin deshalb vor, dass der für die jeweilige Typgenehmigung zuständige Hersteller auch für die Übermittlung der diesbezüglichen Reparaturinformationen an den Endhersteller

und an die unabhängigen Betreiber verantwortlich ist.

In Bezug auf das Standardformat für die Informationsübermittlung können die Vorschriften über den Zugang zu Reparaturinformationen nicht einfach von Euro V (Personenkraftwagen) auf Euro VI (schwere Nutzfahrzeuge) übertragen werden. Deshalb hat die Kommission das Europäische Komitee für Normung (CEN) beauftragt, ein neues Format für die Übermittlung von Reparatur- und Wartungsinformationen auszuarbeiten, welches dem neuesten Stand der Fahrzeugtechnologie Rechnung trägt und auch auf schwere Nutzfahrzeuge anwendbar ist. Nach Annahme dieses neuen Formats müssen alle Reparatur- und Wartungsinformationen über schwere Nutzfahrzeuge damit übermittelt werden.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-Reparatur- und -Wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnose-Systeme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist **angebracht**, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen sowie gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und

Geänderter Text

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-Reparatur- und -Wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnose-Systeme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist **notwendig**, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen sowie gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und

mittlere Unternehmen (KMU)
sicherzustellen.

mittlere Unternehmen (KMU)
sicherzustellen.

Begründung

Es ist nicht nur angebracht, sondern sogar notwendig, technische Spezifikationen für die Websites der Hersteller festzulegen.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Bis spätestens ...* sollte die Kommission das Funktionieren der Regelung für den unbeschränkten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge bewerten und prüfen, ob es zweckmäßig wäre, alle Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen im überarbeiteten Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu konsolidieren.

Falls die Bestimmungen über den Zugang zu diesen Informationen konsolidiert werden, sollten die entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Verordnung aufgehoben werden, sofern die bestehenden Rechte auf Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformation für Fahrzeuge gewahrt bleiben.

**** Binnen vier Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

Begründung

Die Vorschriften über den Zugang zu sämtlichen Reparatur- und Wartungsinformationen sollten in die Rahmenrichtlinie über die Typgenehmigung bzw. in einen anderen Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen aufgenommen werden. Der Erwägungsgrund 9 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und

Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge lautet ähnlich.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8b) Die Kommission sollte die Entwicklung eines weltweit harmonisierten Standardformats für den unbeschränkten und einheitlichen Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge fördern, zum Beispiel die diesbezüglichen Bemühungen des CEN.

Begründung

Die Kommission sollte sich im Hinblick auf die internationale Harmonisierung der Vorschriften über Kraftfahrzeuge und der bislang noch nicht abgedeckten Bereiche für ein weltweit harmonisiertes ISO-Standardformat für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge einsetzen.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8c) Es muss unbedingt ein europäisches Standardformat für On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen entwickelt werden.

Das bestehende OASIS-Format lässt sich nicht in vollem Umfang auf On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen für schwere Nutzfahrzeuge anwenden, so dass das CEN mit der Ausarbeitung eines erweiterten Standardformats für diese Informationen beauftragt wurde.

Dieses neue Standardformat sollte auf dem OASIS-Format basieren und den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge Rechnung tragen.

Bis zur Annahme dieses neuen Standardformats durch das CEN sollten On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen für schwere Nutzfahrzeuge in einer leicht lesbaren und nicht diskriminierenden Form vorgelegt werden.

Die Informationen sollten auf den Websites der Hersteller veröffentlicht werden oder wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Format.

Die Spezifikationen für den Umfang der im OASIS-Dokument SC1-D2 vorgesehenen technischen Informationen sollten in den Durchführungsbestimmungen zu der vorliegenden Verordnung stehen.

Begründung

Siehe Begründung des Änderungsantrags betreffend Artikel 6 Absatz 1.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

(7) „On-Board-Diagnose-System“ oder „OBD-System“ ein System **für die Emissionsüberwachung**, das in der Lage ist, mithilfe rechnergespeicherter **Fehlercodes** den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen;

Geänderter Text

(7) „On-Board-Diagnose-System“ oder „OBD-System“ ein System **in einem Fahrzeug oder einer Maschine**, das in der Lage ist, **Funktionsstörungen aufzuspüren und diese durch ein Warnsystem anzuzeigen**, mithilfe rechnergespeicherter **Informationen** den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen **sowie diese Informationen nach draußen zu übermitteln**; **die Kommission kann nach dem Verfahren in Artikel 39 Absatz 9 der**

Richtlinie 2007/46/EG eine andere Begriffsbestimmung annehmen, um dem technischen Fortschritt bei On-Board-Diagnose-Systemen Rechnung zu tragen;

Begründung

Das On-Board-Diagnose-System kontrolliert nicht selbst die Emissionen, sondern das Funktionieren der Emissionskontrollsysteme und -komponenten. Die vorgeschlagene Begriffsbestimmung ist die der weltweit harmonisierten On-Board-Diagnose-Systeme (WWH-OBD).

Änderungsantrag 6

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG weitere **Maßnahmen hinsichtlich** besonderer Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung **treffen**.

Geänderter Text

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG **und, soweit erhebliche zusätzliche Belastungen damit verbunden sind, nach Vorlage einer umfassenden Folgeabschätzung** weitere **Durchführungsbestimmungen für** besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung **im Rahmen dieser Verordnung erlassen, um diese dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt und den Entwicklungen zur Verbesserung der Luftqualität anzupassen**.

Begründung

Wir müssen sicherstellen, dass das Ausschussverfahren keine unnötige Belastung für die Industrie mit sich bringt.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen) und zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Es gelten Artikel 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Geänderter Text

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen) und zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Bei der Mehrstufen-Typgenehmigung ist der für die jeweilige Typgenehmigung verantwortliche Hersteller auch für die Übermittlung der Reparaturinformationen betreffend die jeweilige Stufe an sowohl den Endhersteller als auch unabhängige Betreiber verantwortlich. Der Endhersteller ist für die Übermittlung von Informationen über das ganze Fahrzeug an unabhängige Betreiber verantwortlich. Gebühren für die Zugangszeit werden nur einmal erhoben.

Es gelten *entsprechend* Artikel 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. ***Die On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen entsprechen der CEN-Norm, sobald diese angenommen wird.***

Bis zur Annahme dieses neuen Standardformats durch das CEN sollten On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge in einer leicht lesbaren und nicht diskriminierenden Form vorgelegt werden. Die Informationen sollten auf den Websites der Hersteller veröffentlicht werden oder wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Format.

Begründung

Schwere Nutzfahrzeuge werden oft von einem einzigen Hersteller zusammengesetzt.

Allerdings werden viele dieser Fahrzeuge in mehreren Stufen hergestellt und zum Beispiel als Fahrgestell und Motor verkauft. Der Zubehör- und Ersatzteilmarkt benötigt Reparaturinformationen über sowohl komplett zusammengesetzte Fahrzeuge als auch als Fahrgestell und Motor verkaufte Fahrzeuge.

Die Vorschriften über den Zugang zu Reparaturinformationen können nicht einfach von Euro V (Personenkraftwagen) auf Euro VI (schwere Nutzfahrzeuge) übertragen werden. Das Standardformat muss den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge angepasst werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Zur Durchführung von Absatz 1 werden die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD-Informationen und Reparatur- und Wartungsinformationen von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG festgelegt und aktualisiert.

Geänderter Text

2. Zur Durchführung von Absatz 1 werden die **geeigneten** technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD-Informationen und Reparatur- und Wartungsinformationen von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG festgelegt und aktualisiert.

Die Kommission trägt der aktuellen Informationstechnologie, der zukünftigen Kraftfahrzeugtechnologie, den ISO-Normen sowie einer eventuellen weltweiten ISO-Norm Rechnung.

Begründung

Es ist sehr wichtig, dass die Kommission bei der Erstellung und Aktualisierung der technischen Spezifikationen für On-Board-Diagnose-, Reparatur- und Wartungsinformationen der aktuellen und künftigen Kraftfahrzeugtechnologie und den ISO-Normen Rechnung trägt.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Ab dem **1. Oktober 2014** betrachten die

Geänderter Text

Ab dem **[48 Monate nach Inkrafttreten**

nationalen Behörden
Übereinstimmungsbescheinigungen für
neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung
nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im
Sinne von Artikel 26 der
Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus
Gründen, die die Emissionen betreffen,
ihre Zulassung und untersagen ihren
Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

*der in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz
4 Unterabsatz 1 und Artikel 6 Absatz 2
Unterabsatz 1 genannten
Durchführungsmaßnahmen]* betrachten
die nationalen Behörden
Übereinstimmungsbescheinigungen für
neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung
nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im
Sinne von Artikel 26 der Richtlinie
2007/46/EG und verweigern aus Gründen,
die die Emissionen betreffen, ihre
Zulassung und untersagen ihren Verkauf
und ihre Inbetriebnahme.

Begründung

Zwischen der Veröffentlichung der Durchführungsvorschriften und dem Inkrafttreten der neuen Emissionsstandards sollten 48 Monate liegen, um zu gewährleisten, dass die Hersteller und die Zulieferer alle Angaben besitzen, um die notwendigen technischen Entwicklungen an den neuen Fahrzeugen vorzunehmen zu können.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 10

entfällt

Finanzielle Anreize

***1. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der
Durchführungsmaßnahmen dieser
Verordnung können die Mitgliedstaaten
finanzielle Anreize für in Serie
hergestellte Fahrzeuge vorsehen, die
dieser Verordnung entsprechen.***

***Diese Anreize gelten für alle in dem
betreffenden Mitgliedstaat zum Verkauf
angebotenen Neufahrzeuge, die dieser
Verordnung entsprechen. Sie laufen
jedoch spätestens am 1. Oktober 2014 aus.***

***2. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der
Durchführungsmaßnahmen dieser
Verordnung können die Mitgliedstaaten
finanzielle Anreize für die Nachrüstung***

in Betrieb befindlicher Fahrzeuge auf die Emissionsnormen des Anhangs I und für die Verschrottung von Fahrzeugen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, vorsehen.

3. Die finanziellen Anreize gemäß Absatz 1 und 2 dürfen für den jeweiligen Fahrzeugtyp nicht die Mehrkosten übersteigen, die die zur Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte notwendigen technischen Einrichtungen und ihr Einbau in das Fahrzeug verursachen.

4. Die Kommission ist über Pläne zur Einführung oder Änderung der in den Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreize zu unterrichten.

Begründung

Die Möglichkeit, dass einzelne Mitgliedstaaten finanzielle Anreize bieten, verstößt gegen den Grundsätze des einheitlichen Binnenmarkts und könnte wettbewerbshemmend wirken.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Ziffer -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-1. In Artikel 3 Absatz 2 erhält der einleitende Satzteil folgende Fassung:

„2. ‚Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse‘ Dieselfahrzeuge der Klasse M, die entweder“

Begründung

Die Verordnung Nr. 715/2007 über die Euro-Norm 5 und 6 führte den Begriff „Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse“ ein, das sind Fahrzeuge, die berechtigterweise die Typgenehmigung nach EURO 5 erhalten, obwohl sie die für die Fahrzeuge der Kategorie N1 Klasse III geltenden Emissionsgrenzwerte nicht einhalten. Dies bedeutet, dass Kleinbusse (M1) mehr NO_x ausstoßen dürfen als normale Pkw (sofern sie nur neun Sitze einschließlich des Fahrersitzes aufweisen). Derselbe Kleinbus (M2) wird allerdings wie ein Pkw behandelt, sofern er für einen zusätzlichen Sitz ausgelegt ist. Mit dieser Änderung soll der ungerechten Situation ein Ende gesetzt werden, die durch die Definition der „Fahrzeuge für besondere

soziale Erfordernisse“ geschaffen wurde, und die Definition „Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse“ soll auf alle Kleinbusse ausgeweitet werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Richtlinie 80/1269/EWG des Rates, die Richtlinien 88/195/EWG, 97/21/EG, 1999/99/EG und 2005/78/EG der Kommission sowie die Richtlinie 2005/55/EG werden mit Wirkung vom **1. Oktober 2014** aufgehoben.

Geänderter Text

1. Die Richtlinie 80/1269/EWG des Rates, die Richtlinien 88/195/EWG, 97/21/EG, 1999/99/EG und 2005/78/EG der Kommission sowie die Richtlinie^o2005/55/EG werden mit Wirkung vom **[48 Monate nach Inkrafttreten der in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 und Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Durchführungsmaßnahmen]** aufgehoben.

Begründung

Zwischen der Veröffentlichung der Durchführungsvorschriften und dem Inkrafttreten der neuen Emissionsstandards sollten 48 Monate liegen, um zu gewährleisten, dass die Hersteller und die Zulieferer alle Angaben besitzen, um die notwendigen technischen Entwicklungen an den neuen Fahrzeugen vorzunehmen zu können.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Sie gilt ab dem **1. April 2013**. Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 10 gelten ab dem Inkrafttreten und Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Buchstabe c Ziffer i und Buchstabe d Ziffer i gelten ab dem **1. Oktober 2014**.

Geänderter Text

Sie gilt ab dem **[36 Monate nach Inkrafttreten der in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 und Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Durchführungsmaßnahmen]**. Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 10 gelten ab dem Inkrafttreten **dieser Verordnung** und Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a

Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Buchstabe c
Ziffer i und Buchstabe d Ziffer i gelten ab
dem **[48 Monate nach Inkrafttreten der in
Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4
Unterabsatz 1 und Artikel 6 Absatz 2
Unterabsatz 1 genannten
Durchführungsmaßnahmen]**.

Begründung

Zwischen der Veröffentlichung der Durchführungsvorschriften und dem Inkrafttreten der neuen Emissionsstandards sollten 36 Monate (beziehungsweise 48 Monate für alle neue Fahrzeugmodelle) liegen, um zu gewährleisten, dass die Hersteller und die Zulieferer alle Angaben besitzen, um die notwendigen technischen Entwicklungen an den neuen Fahrzeugen vorzunehmen zu können.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**2a. Die Kommission nimmt die in Artikel
4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4 und Artikel
6 Absatz 2 genannten
Durchführungsmaßnahmen bis
spätestens 31. Dezember 2009 an.**

Begründung

Die Hersteller brauchen eine bestimmte Übergangsfrist zwischen dem Inkrafttreten der Verordnung und dem Ausschussverfahren. In Verbindung mit den Euro-V- und Euro-VI-Normen nahm die Kommission verschiedene neue Bestimmungen für neuere Personenkraftwagen im Ausschussverfahren an, die bereits im September 2009 aufgrund der Euro-V-Norm verbindlich werden, so dass den Herstellern fast keine Übergangsfrist gewährt wird. Die Euro-VI-Norm muss diesem Problem Rechnung tragen.

VERFAHREN

Titel	Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2007) 851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
Federführender Ausschuss	ENVI		
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 15.1.2008		
Verfasser(-in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Anja Weisgerber 25.3.2008		
Prüfung im Ausschuss	6.5.2008	27.5.2008	24.6.2008
Datum der Annahme	24.6.2008		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 34	–: 0	0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Creţu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Bill Newton Dunn, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Zlotea		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)	Emmanouil Angelakas, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Olle Schmidt, Gary Titley, Anja Weisgerber		

8.5.2008

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge
(KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Johannes Blokland

KURZE BEGRÜNDUNG

Einleitung

Mit ihrem Vorschlag für Euro VI-Emissionsgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge rückt die Kommission die zunehmende Umweltbelastung in städtischen und dichtbesiedelten Gebieten ins Rampenlicht. Der Verkehr ist zu einem großen Teil für die Stickoxid- und Partikelemissionen in solchen Gebieten verantwortlich.

Um diese Probleme in Angriff zu nehmen, hat die Kommission im Jahr 2001 das Programm „Saubere Luft für Europa“ (CAFE) aufgelegt. Der Schwerpunkt des Programms lag auf Strategien, die zu einer Verringerung der Emissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität bis 2020 beitragen könnten. Es wurden sechs mögliche Handlungsfelder festgelegt; eines davon war die Verringerung der Emissionen an der Quelle.

Die Kommission betrachtet die Euro-VI-Emissionsgrenzwerte als eine mögliche Art der Senkung der Emissionen von Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden und Partikeln. Im Vergleich zu den Euro-V-Emissionsgrenzwerten muss der Grenzwert für Stickoxide um 80 % und der für Partikel um 67 % verringert werden. Da einige technische Elemente von den Fortschritten abhängen, die in Arbeitsgruppen der Vereinten Nationen erzielt werden, schlägt die Kommission vor, weitere technische Anforderungen erst dann einzubeziehen, wenn in den genannten Arbeitsgruppen eine Übereinkunft erzielt worden ist.

Darüber hinaus legt die Kommission Anforderungen hinsichtlich der Reparatur- und Wartungsinformationen fest; diese müssen unabhängigen Marktteilnehmern zugänglich

gemacht werden, dürfen also nicht denjenigen vorbehalten sein, die unmittelbar an die Hersteller gebunden sind.

Die Ergebnisse der Konsultationen zum Euro-VI-Vorschlag haben gezeigt, dass die Befragten dem Vorschlag größtenteils zustimmen.

Standpunkt des Verfassers

Der Verfasser teilt die Auffassung, dass es notwendig ist, sich um eine Emissionsreduzierung an der Quelle zu bemühen, um die Emissionen sowohl von leichten als auch von schweren Nutzfahrzeugen zu verringern. Er befürwortet deshalb den Euro-VI-Vorschlag. Es sind jedoch einige Anmerkungen zu einigen Elementen des Vorschlags vonnöten.

Emissionsgrenzwerte und Zeitrahmen

Die Kommission möchte, dass sich die konkreten Auswirkungen dieses Vorschlags bis zum Jahr 2020 einstellen. Dies hängt mit dem Zeitrahmen des Programms CAFE zusammen. Doch noch ein weiterer Zeitrahmen sollte berücksichtigt werden: Im Jahr 2015 werden neue Luftqualitätsanforderungen in Kraft treten. Es ist wahrscheinlich, dass städtische und dichtbesiedelte Gebiete Schwierigkeiten haben werden, diese Anforderungen zu erfüllen. Dies hat teilweise mit den Emissionen von Fahrzeugen zu tun. Eine Verbesserung der Ökobilanz von Fahrzeugen wird deshalb zu einer besseren Luftqualität vor Ort beitragen und es so den Mitgliedstaaten ermöglichen, bis 2015 näher an das geforderte Qualitätsniveau heranzukommen.

Jedes Jahr werden 10 % aller schweren Nutzfahrzeuge in der EU erneuert. Um einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung der ab 2015 geltenden Luftqualitätsanforderungen zu leisten, sollten die Zeitpunkte für die Einführung der Euro-VI-Grenzwerte vorverlegt werden. Da es möglich sein sollte, über den vorliegenden Vorschlag eine Einigung mit dem Rat in erster Lesung vor Oktober 2008 zu erzielen, sollten die Zeitpunkte für die Einführung auf den 1. Oktober 2011 (Typgenehmigung) und den 1. Oktober 2012 (neue Fahrzeuge) vorverlegt werden. Die Industrie hat mitgeteilt, dass sie nach der Einführung neuer Anforderungen 36 Monate Zeit zur Anpassung ihrer Produktionslinien benötigt.

Die jährliche Erneuerung von zehn Prozent der Flotte bedeutet, dass es mindestens zehn Jahre dauern würde, bis die gesamte Flotte an die neuen Anforderungen angepasst wäre und zu niedrigeren Emissionswerten beitragen könnte. Die Kommission sollte deshalb ersucht werden zu prüfen, ob die Euro-VI-Anforderungen mittels nachgerüsteter Systeme auch auf alte Fahrzeuge ausgeweitet werden können. Wenn Untersuchungen ergeben, dass dies technisch möglich ist, sollten entsprechende Rechtsvorschriften vorgeschlagen werden.

Zugang zu Informationen

In der Vergangenheit wurde die Wartung schwerer Nutzfahrzeuge nur von an den Hersteller des Fahrzeugs gebundenen Reparaturbetrieben durchgeführt. In den letzten Jahren ist jedoch der Marktanteil unabhängiger Marktteilnehmer kontinuierlich gestiegen. Dies bedeutet, dass der „externe“ Zugang zu technischen Informationen über Fahrzeuge an Bedeutung gewinnt. Diese Informationen werden von den Herstellern auf ihren eigenen Websites zur Verfügung gestellt. Die Informationen sind für unabhängige Marktteilnehmer zwar zugänglich, doch jeder Hersteller legt die Informationen in einem anderen Format vor, was nicht zur Chancengleichheit zwischen den Werkstätten beiträgt.

Derzeit besteht mit der Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 eine Verpflichtung, Informationen zur Verfügung zu stellen, und es gibt auch ein standardisiertes Format für die Darstellung technischer Informationen (OASIS). Da die Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 bis 2010 voraussichtlich aufgehoben wird, sollten Bestimmungen über den Zugang zu Informationen in den vorliegenden Vorschlag aufgenommen werden. Da das System OASIS – unter Aufsicht der Kommission – sowohl von Herstellern als auch von unabhängigen Marktteilnehmern entwickelt wird, sollte zur Darstellung der Informationen dieses System verwendet werden. Standardisierte Informationen werden zu gleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen Reparaturbetrieben führen und den Kunden mehr Wahlmöglichkeiten bieten.

Der Verfasser möchte betonen, wie wichtig gleicher Zugang zu Informationen ist, die auf einheitliche Weise dargestellt werden, um Chancengleichheit zwischen den Marktteilnehmern zu erreichen. Deshalb sollten die in Artikel 3 enthaltenen Bestimmungen über den Zugang zu Informationen verschärft werden.

Ausschussverfahren

Schließlich muss darauf hingewiesen werden, dass nur nach sorgfältiger Abwägung auf das Ausschussverfahren zurückgegriffen werden sollte. Es dient der Anpassung von Anforderungen an den technischen Fortschritt. Deshalb sollte es nicht zur Einführung neuer technischer Anforderungen, welche zu einer wesentlichen Änderung der Normen führen, eingesetzt werden. Aus diesem Grund wurden in den Artikeln 5 und 12 Präzisierungen vorgenommen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte erhalten.

Geänderter Text

(5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte ***und eine geeignete Vorlaufzeit für deren Umsetzung*** erhalten.

Begründung

Die Industrie benötigt eine Vorlaufzeit von 36 Monaten, um ihre Produktionsabläufe an neue technische Anforderungen anzupassen.

Das Ziel der Kommission, die Luftqualität zu verbessern, soll erreicht werden, aber der Industrie muss eine angemessene Frist gewährt werden, damit sie auf die neuen Vorschriften reagieren kann und sich ihre beträchtlichen Investitionen zur Einhaltung vorhergehender Rechtsvorschriften (z. B. Euro V) amortisieren.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Die Nachrüstung älterer schwerer Nutzfahrzeuge mit moderneren Emissionsminderungssystemen würde zu einer Verbesserung der Luftqualität führen. Die Kommission sollte in Erwägung ziehen, gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für solche Systeme vorzuschlagen, damit auch bei nachgerüsteten Emissionsminderungssystemen gewährleistet ist, dass die NO₂-Emissionen begrenzt werden.

Begründung

Jedes Jahr werden etwa 10 % aller schweren Nutzfahrzeuge erneuert. Deshalb werden sich die Euro-VI-Bestimmungen erst in einigen Jahren voll auswirken. Damit der vorliegende Vorschlag größtmögliche Wirkung entfalten kann, sollte die Kommission prüfen, ob gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für nachgerüstete Systeme vorhandener Fahrzeuge möglich wären.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt

(7) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt

PE405.926v02-00

46/61

RR\737812DE.doc

werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen.

werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen. **Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller sollten die Emissionsgrenzwerte für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren beibehalten werden.**

Begründung

Die Grenzwerte müssen für die Industrie jeweils mindestens fünf Jahre lang stabil bleiben, damit sich die zur Einführung der neuen Technologie erforderlichen Investitionen rentieren. Durch zu häufige Änderungen der Emissionsanforderungen werden die Hersteller gezwungen, einen Großteil der Ressourcen auf die Modernisierung der aktuellen Modelle aufzuwenden. Das geht zu Lasten der Zeit, die bis zur Marktreife neuer Produkte notwendig ist, und führt zu Wettbewerbsnachteilen. Nur wenn eine ausreichende und angemessene Vorlaufzeit garantiert wird, wird die Wettbewerbsfähigkeit nicht gefährdet und langfristig die Erreichung der Umweltziele sichergestellt.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnosesysteme und ihr

Geänderter Text

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen **auf möglichst angemessene Art und Weise, die für den Verbraucher in Bezug auf den Nutzen keinen unverhältnismäßigen Aufwand bedeutet**, über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der

Zusammenwirken mit anderen
Fahrzeugsystemen. Es ist angebracht,
technische Spezifikationen für die
Bereitstellung solcher Informationen durch
die Hersteller im Internet festzulegen sowie
gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um
einen angemessenen Zugang für kleine und
mittlere Unternehmen (KMU)
sicherzustellen.

Dienstleistungsfreiheit. 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 durch
die Hersteller im Internet festzulegen sowie
gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um
einen angemessenen Zugang für kleine und
mittlere Unternehmen (KMU)
sicherzustellen.

Begründung

*Die Kommission sollte nur angemessene Maßnahmen in Bezug auf den Zugang zu
Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen festlegen dürfen. Es gibt keinen Grund, den
Verbrauchern eine im Vergleich zum Nutzen unverhältnismäßige Belastung aufzubürden. Es
erscheint z. B. nicht angebracht, die Definition von Reparatur- und Wartungsinformationen
auf die Telediagnose auszuweiten und den Herstellern vorzuschreiben, dass sie zugelassenen
unabhängigen Reparaturbetrieben Zugang zum Sicherheitssystem des betreffenden Fahrzeugs
gewähren.*

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Um die im realen Betrieb
abgegebenen Emissionen einschließlich der
Off-Cycle-Emissionen besser zu
überwachen und die Prüfung der
Übereinstimmung in Betrieb befindlicher
Fahrzeuge zu erleichtern, sollten eine
Prüfmethodik und Leistungsanforderungen
auf der Grundlage des Einsatzes
transportabler Emissionsmessenrichtungen
angenommen werden.

Geänderter Text

(15) Um die im realen Betrieb
abgegebenen Emissionen einschließlich der
Off-Cycle-Emissionen besser zu
überwachen und die Prüfung der
Übereinstimmung in Betrieb befindlicher
Fahrzeuge zu erleichtern, sollten eine
Prüfmethodik und Leistungsanforderungen
auf der Grundlage des Einsatzes
transportabler Emissionsmessenrichtungen
**in einem angemessenen zeitlichen
Rahmen** angenommen werden.

Begründung

*Die Einbeziehung dieser Aspekte ist zur Verwirklichung weltweit harmonisierter Vorschriften
und für die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie außerordentlich wichtig. Die
Kommission sollte in ihren Formulierungen deutlicher werden und einschlägige globale*

technische Vorschriften in die Euro-VI-Norm übernehmen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Die Mitgliedstaaten sollten ehrgeizige Maßnahmen einführen, um die nachträgliche Umrüstung schwerer Nutzfahrzeuge zur Erfüllung der Euro-VI-Normen zu gewährleisten.

Begründung

Die heute im Einsatz befindlichen Fahrzeuge werden noch jahrelang einen Großteil der Fahrzeugflotte bilden. Durch eine nachträgliche Nachrüstung können die Emissionen stark verringert werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18b) Die Mitgliedstaaten sollten die Erneuerungs- und Nachrüstungsquote bei Fahrzeugen regelmäßig überwachen, ihre Bemühungen um die Verringerung des Anteils von Fahrzeugen, die die Umwelt stärker belasten, intensivieren und die Ergebnisse der Kommission jedes Jahr mitteilen.

Begründung

Durch Überwachung und Berichterstattung kann die Wirksamkeit der politischen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen künftig verbessert werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung gilt unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Geänderter Text

Diese Verordnung gilt unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, **nach dem**
Typgenehmigungen für Fahrzeuge, deren Bezugsmasse 2610 kg nicht übersteigt, unter bestimmten Bedingungen auf ähnliche Fahrzeugtypen, deren Bezugsmasse 2840 kg nicht übersteigt, ausgedehnt werden können.

Begründung

Eine Reihe von (leichten Nutz-)Fahrzeugtypen haben die gleiche technische Grundlage. Je nach verwendeter Karosserie kann es sein, dass ihr Gewicht knapp über oder knapp unter dem Schwellenwert von 2610 kg liegt. Dies würde bedeuten, dass zwei technisch identische Fahrzeuge unterschiedlich behandelt würden: Eines würde als leichtes Nutzfahrzeug, das andere als schweres Nutzfahrzeug gelten. Daraus ergäbe sich ein Unterschied bei den technischen Vorschriften für die Typgenehmigung. Zur Klarstellung wird die diesbezügliche Bestimmung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 hinzugefügt.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) „Motor“ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbstständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 der Richtlinie 2007/46/EG eine Typgenehmigung erteilt werden kann;

Geänderter Text

(1) „Motorsystem“ den Motor, das Emissionsminderungssystem und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Informationsfluss) zwischen der/den elektronischen Steuereinheit(en) (ESE) des Motorsystems und anderen Steuereinheiten für den Antrieb oder das Fahrzeug;

Begründung

Die Einhaltung der Euro VI muss für das gesamte „Motorsystem“ nachgewiesen werden. Das Motorsystem ist das optimale Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlungssystem und

zusätzlichen Steuerungen. Die Definition von „Motor“ muss entsprechend geändert oder durch eine Definition von „Motorsystem“ ersetzt werden. Die WHDC-GTR Nr. 4 enthält bereits Definitionen für „Motorsystem“, „Motortyp“ und „Abgasnachbehandlungssystem“ die hier entsprechend übernommen werden können.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) „Motortyp“ eine Motorkategorie, innerhalb deren keine Unterschiede bei wesentlichen Motoreigenschaften bestehen;

Begründung

Die Einhaltung der Euro VI muss für das gesamte „Motorsystem“ nachgewiesen werden. Das Motorsystem ist das optimale Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlungssystem und zusätzlichen Steuerungen. Die Definition von „Motor“ muss entsprechend geändert oder durch eine Definition von „Motorsystem“ ersetzt werden. Die WHDC-GTR Nr. 4 enthält bereits Definitionen für „Motorsystem“, „Motortyp“ und „Abgasnachbehandlungssystem“ die hier entsprechend übernommen werden können.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) „Abgasnachbehandlungssystem“ einen Katalysator (Oxidations- oder 3-Wege-Typ), einen Partikelfilter, ein DeNOx-System, eine Kombination aus DeNOx und Partikelfilter oder eine andere Emissionsminderungsvorrichtung, die dem Motor nachgelagert ist. Diese Definition umfasst nicht die Abgasrückführung (AGR), die als fester Bestandteil des Motors zu betrachten ist;

Begründung

Die Einhaltung der Euro VI muss für das gesamte „Motorsystem“ nachgewiesen werden. Das Motorsystem ist das optimale Zusammenspiel von Motor, Abgasnachbehandlungssystem und zusätzlichen Steuerungen. Die Definition von „Motor“ muss entsprechend geändert oder durch eine Definition von „Motorsystem“ ersetzt werden. Die WHDC-GTR Nr. 4 enthält bereits Definitionen für „Motorsystem“, „Motortyp“ und „Abgasnachbehandlungssystem“ die hier entsprechend übernommen werden können.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 7

Betrifft nicht die deutsche Fassung.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 11

Vorschlag der Kommission

(11) „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche *Information*, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind;

Geänderter Text

(11) „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs ***sowie für Ferndiagnose und Fernunterstützung in Bezug auf das Fahrzeug*** erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche *Informationen*, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind. ***Die Hersteller stellen eine standardisierte, zuverlässige und ortsungebundene Struktur zur Verfügung, die es anerkannten unabhängigen Reparaturbetrieben ermöglicht, Arbeiten durchzuführen, bei denen auf das Sicherheitssystem des***

Fahrzeugs zugegriffen werden muss;

Begründung

Aufgrund der zunehmenden (elektronischen) Komplexität von Fahrzeugen stellen Hersteller vermehrt Strukturen zur Ferndiagnose und Fernunterstützung zur Verfügung. Aus Gründen der Chancengleichheit zwischen allen Beteiligten sollten diese Strukturen auch unabhängigen Marktteilnehmern zugänglich gemacht werden, damit diese in die Lage versetzt werden, den Kunden im Reparaturfall als Alternative zur Verfügung zu stehen. Darüber hinaus sollte hinsichtlich der Neuprogrammierung von Wegfahrsperrern oder elektronischen Steuereinheiten auf eine „sichere Verbindung“ zwischen einem Fahrzeug und dessen Hersteller verwiesen werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften bei der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, das bzw. die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein;

Begründung

Bedarf keiner weiteren Erläuterung (Begriffsbestimmung aus Artikel 3 Nummer 27 der Richtlinie 2007/46/EG).

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG weitere Maßnahmen hinsichtlich besonderer Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung treffen.

Geänderter Text

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG weitere Maßnahmen hinsichtlich besonderer Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung treffen, **um dem technischen Fortschritt auf den durch geltende Bestimmungen erfassten Gebieten Rechnung zu tragen.**

Begründung

Die Kommission sollte nur solche Maßnahmen nach Artikel 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG treffen dürfen, die mit dem technischen Fortschritt bei spezifischen Verfahren, Tests usw. in Zusammenhang stehen. Es sollten keine neuen Elemente in das Ausschussverfahren aufgenommen werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Die Tests müssen sich sowohl auf im Labor simulierte als auch auf unter realen Fahrbedingungen verursachte Emissionen stützen.

Begründung

Die Artemis-Studie, die im Kontext des EU-Rahmenprogramms für Forschung und Entwicklung kofinanziert wurde, hat gezeigt, dass die Emissionen unter realen Fahrbedingungen erheblich von den im Labor gemessenen Ergebnissen abweichen können.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

2. Ab dem **1. Oktober 2014** betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

Geänderter Text

2. Ab dem **1. Oktober 2013** betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme. ***Mit diesem zeitlichen Rahmen sollte die Kommission gewährleisten, dass der Industrie eine Vorlaufzeit von 36 Monaten zur Anpassung ihrer Produktionsabläufe eingeräumt wird.***

Begründung

Bei dieser Frist hätte die Industrie genügend Vorlaufzeit, um ihre Produktionsabläufe anzupassen; gleichzeitig wäre auch gewährleistet, dass die technischen Anforderungen zu gegebener Zeit im Ausschussverfahren festgelegt werden können.

Mit diesem Änderungsantrag soll sichergestellt werden, dass die technischen Spezifikationen rasch durch die Kommission vorgelegt werden, ohne die Vorlaufzeit für die Industrie zu beeinträchtigen oder ein festes Anfangsdatum im Jahr 2012 zu gefährden, zumal im Jahr 2015 strenge Anforderungen an die Luftqualität gelten werden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeuge vorsehen, die dieser Verordnung entsprechen.

Geänderter Text

Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeugen vorsehen, die dieser Verordnung ***und ihren***

Durchführungsmaßnahmen entsprechen;
dies gilt jedoch nicht für die
Anforderungen gemäß Artikel 6 und die
entsprechenden
Durchführungsmaßnahmen.

Begründung

Der Industrie sollte unmissverständlich deutlich gemacht werden, dass Anreize für Fahrzeuge gelten, die die Euro-VI-Emissionsgrenzwerte und alle in diesem Paket enthaltenen Durchführungsmaßnahmen erfüllen.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Diese Anreize gelten für alle in dem betreffenden Mitgliedstaat zum Verkauf angebotenen Neufahrzeuge, die dieser Verordnung entsprechen. Sie laufen jedoch spätestens am **1. Oktober 2014** aus.

Geänderter Text

Diese Anreize gelten für alle in dem betreffenden Mitgliedstaat zum Verkauf angebotenen Neufahrzeuge, die dieser Verordnung **und deren**
Durchführungsmaßnahmen – mit Ausnahme der Anforderungen nach Artikel 6 und der diesbezüglichen
Durchführungsmaßnahmen – entsprechen. Sie laufen jedoch spätestens am **1. Oktober 2013** aus.

Begründung

Der Industrie sollte unmissverständlich deutlich gemacht werden, dass Anreize für Fahrzeuge gelten, die die Euro-VI-Emissionsgrenzwerte und alle in diesem Paket enthaltenen Durchführungsmaßnahmen erfüllen.

Durch die Frist wird der Industrie eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt, um ihre Produktionsabläufe anzupassen; gleichzeitig wäre auch gewährleistet, dass die technischen Anforderungen rechtzeitig im Ausschussverfahren festgelegt werden können.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – einleitender Teil

Vorschlag der Kommission

1. Nach Abschluss des Partikelmessprogramms im Rahmen der UN/ECE, das unter der Regie des Weltforums zur Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften durchgeführt wird, trifft die Kommission folgende Maßnahmen, ohne **jedoch** das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken:

Geänderter Text

1. Nach Abschluss **der relevanten Teile** des Partikelmessprogramms im Rahmen der UN/ECE, das unter der Regie des Weltforums zur Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften durchgeführt wird, **spätestens jedoch bis zum 1. Oktober 2008**, trifft die Kommission folgende Maßnahmen, ohne **dabei** das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken:

Begründung

Um der Industrie bei der Einhaltung der Euro-VI-Anforderungen bis 2011/2012 eine ausreichende Vorlaufzeit zu gewähren, sollten alle Anforderungen (sowohl solche, die sich aus Rechtsvorschriften ergeben, als auch solche, die im Ausschussverfahren festgelegt werden) bis zum 1. Oktober 2008 vorliegen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl **und gegebenenfalls Festlegung des Werts des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert** gemäß Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG;

Geänderter Text

a) Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl **entsprechend dem derzeitigen Stand der Technik in Bezug auf geschlossene Diesel-Partikelfilter** gemäß Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG;

Begründung

Um realistische Werte für die Partikelzahl zu gewährleisten, sollte der derzeitige Stand der Technik in Bezug auf Diesel-Partikelfilter berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Lässt sich aus der Entwicklung der NO₂-Emissionswerte schließen, dass die NO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge 150 mg/kWh überschreiten, führt die Kommission gemäß Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG einen NO₂-Grenzwert von 150 mg/kWh für schwere Nutzfahrzeuge ein, einschließlich eines geeigneten Messverfahrens.

Begründung

NO₂ ist im Hinblick auf die Luftqualität das wichtigste Stickoxid (No_x). Im Zusammenhang mit den für 2015 im Rahmen der Luftqualitätsanforderungen anvisierten NO₂-Werten sollten die NO₂-Emissionsmengen genau überwacht werden. Erst wenn die Schwelle von 150 mg/kWh (in Bezug auf die Anforderungen für Nachrüstsysteme) überschritten wird – und nur dann –, sollte die Kommission einen festen Grenzwert für NO₂-Emissionen einschließlich eines geeigneten, harmonisierten Messverfahrens festlegen.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Kommission beobachtet die in Artikel 3 Nummer 2 aufgeführten Schadstoffe. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so ***ändert sie die vorliegende*** Verordnung ***entsprechend***.

4. Die Kommission beobachtet die in Artikel 3 Nummer 2 aufgeführten Schadstoffe. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so ***schlägt sie entsprechende Änderungen dieser*** Verordnung ***vor***.

Begründung

Weitere Schadstoffe in die Regelung aufzunehmen, könnte in Bezug auf die Anforderungen an die Industrie gravierende Folgen haben. Deshalb sollte das normale Legislativverfahren angewendet werden, wenn es um die Aufnahme weiterer Schadstoffe geht.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Richtlinie 80/1269/EWG des Rates, die Richtlinien 88/195/EWG, 97/21/EG, 1999/99/EG und 2005/78/EG der Kommission sowie die Richtlinie 2005/55/EG werden mit Wirkung vom **1. Oktober 2014** aufgehoben.

Geänderter Text

1. Die Richtlinie 80/1269/EWG des Rates, die Richtlinien 88/195/EWG, 97/21/EG, 1999/99/EG und 2005/78/EG der Kommission sowie die Richtlinie 2005/55/EG werden mit Wirkung vom **1. Oktober 2013** aufgehoben.

Begründung

Bei dieser Frist hätte die Industrie genügend Vorlaufzeit, um ihre Produktionsabläufe anzupassen; gleichzeitig wäre auch gewährleistet, dass die technischen Anforderungen zu gegebener Zeit im Ausschussverfahren festgelegt werden können.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Sie gilt ab dem **1. April 2013**. Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 10 gelten ab dem Inkrafttreten und Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Buchstabe c Ziffer i und Buchstabe d Ziffer i gelten ab dem **1. Oktober 2014**.

Geänderter Text

Sie gilt ab dem **1. April 2012**. Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 10 gelten ab dem Inkrafttreten, und Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Buchstabe c Ziffer i und Buchstabe d Ziffer i gelten ab dem **1. Oktober 2013**.

Begründung

Bei diesen Fristen hätte die Industrie genügend Vorlaufzeit, um ihre Produktionsabläufe anzupassen; gleichzeitig wäre auch gewährleistet, dass die technischen Anforderungen zu gegebener Zeit im Ausschussverfahren festgelegt werden können.

VERFAHREN

Titel	Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)	
Federführender Ausschuss	ENVI	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.1.2008	
Verfasser der Stellungnahme Datum der Benennung	Johannes Blokland 22.1.2008	
Prüfung im Ausschuss	8.4.2008	5.5.2008
Datum der Annahme	6.5.2008	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 36	–: 0
	0: 1	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zile	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool	

VERFAHREN

Titel	Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
Datum der Konsultation des EP	21.12.2007		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.1.2008		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 15.1.2008	IMCO 15.1.2008	TRAN 15.1.2008
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ITRE 29.1.2008		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Matthias Groote 26.2.2008		
Prüfung im Ausschuss	27.5.2008		
Datum der Annahme	15.7.2008		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 51	–: 0	0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klaß, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Inés Ayala Sender, Adam Gierek, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Alojz Peterle, Robert Sturdy, Donato Tommaso Veraldi		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Elisabetta Gardini		
Datum der Einreichung	11.8.2008		