



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 9. Januar 2008 (10.01)  
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:  
2007/0295 (COD)**

**5127/08  
ADD 2**

**ENT 3  
ENV 9  
CODEC 14**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des  
Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 21. Dezember 2007

Empfänger: der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA

---

Betr.: **ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
Begleitpapier zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen  
Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der  
Mitgliedstaaten über die Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und  
über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen  
Zusammenfassung der Folgenabschätzung

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - SEK(2007) 1720

Anl.: SEK(2007) 1720



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.12.2007  
SEK(2007) 1720

**ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

*Begleitpapier zum*

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen**

**Zusammenfassung der Folgenabschätzung**

{KOM(2007) 851 engüling}  
{SEK(2007) 1718}

## **ARBEITSPAPIER DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

### ***Begleitpapier zum***

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen**

#### **Zusammenfassung der Folgenabschätzung**

Zwar hat sich die Luftqualität in den vergangenen zehn Jahren verbessert, doch treten überall in der EU, insbesondere in städtischen Gebieten und in dicht bevölkerten Regionen, noch erhebliche Probleme bei der Luftqualität auf.

Im Jahr 2020 wird die EU die Ziele des sechsten Umweltaktionsprogramms noch lange nicht erreicht haben. Selbst bei einer wirksamen Anwendung des geltenden Umweltrechts werden auch weiterhin erhebliche Gesundheits- und Umweltschäden festzustellen sein.

Als mögliche Gegenmaßnahmen wurden folgende Handlungsoptionen geprüft:

- Keine Änderung des Status quo
- Vorgehen mittels einer europäischen Regelung
- Regelung durch die einzelnen Mitgliedstaaten
- Steuerliche Anreize durch die Mitgliedstaaten
- Selbstregulierung

Die Folgenabschätzung ergab, dass zur Verbesserung der Luftqualität eine weitere Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge (Euro VI) erforderlich ist, während gleichzeitig das Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet bleiben muss.

Der Ausstoß von Rußpartikeln erregt in Wissenschaftskreisen immer mehr Besorgnis, und harmonisierte Emissionsgrenzwerte sind auf europäischer Ebene erforderlich, um einer Behinderung von Verkauf und Betrieb schwerer Nutzfahrzeuge vorzubeugen und EU-weit eine deutliche Senkung des Partikelausstoßes dieser Fahrzeuge zu erzielen. Es wird eine Senkung des Grenzwertes für den Partikelausstoß um 66 % auf 0,01 g/kWh vorgeschlagen, was beim heutigen Stand der Technik bedeutet, dass in alle Dieselfahrzeuge Partikelfilter eingebaut werden müssten.

Des Weiteren ist ein Eingreifen bei Emissionen von Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoffen (HC)<sup>1</sup> begründet, da viele Mitgliedstaaten andernfalls nicht in der Lage sein werden, den Anforderungen der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe (2001/81/EG) und dem Vorschlag zur Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinien (KOM(2005) 447)<sup>2</sup> gerecht zu werden. Für die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte wird eine Senkung um 80 % auf 0,4 g/kWh vorgeschlagen. Um die vorgeschriebenen NO<sub>x</sub>-Grenzwerte einzuhalten, wird verstärkt auf Motortechnik und Abgasnachbehandlung zurückgegriffen werden müssen.

In der vorliegenden Folgenabschätzung wird eine Reihe von Änderungen der geltenden Vorschriften erörtert. Sie laufen generell auf eine weitere Verschärfung der Grenzwerte für Fahrzeugemissionen hinaus, indem sie durch solidere und umfassendere regelungstechnische Anforderungen das Risiko einer unnötig starken Verschmutzung der Umwelt durch Kraftfahrzeuge verringern, ohne gleichzeitig übermäßig hohe Kosten zu verursachen. Zusätzlich gewährleisten diese Änderungen einen standardisierten Zugang zu Reparaturinformation.

Der Folgenabschätzung ist zu entnehmen, dass unsere Emissionsgrenzwerte künftig an jene der USA angeglichen werden sollen. Die meisten Interessenträger (einschließlich der Industrie) sprachen sich für eine Harmonisierung mit den US-Grenzwerten aus, und unsere Folgenabschätzung ergab zudem, dass sich dies auf kostenwirksame Weise bewerkstelligen lässt.

Damit erreichen wir eine erhebliche Verbesserung der Luftqualität bei gleichzeitiger Senkung der Kosten für Motorenentwicklung und -prüfung. Durch diesen Vorschlag werden die Automobilbauer in die Lage versetzt, äußerst umweltfreundliche Motoren sowohl für den US-Markt als auch für den EU-Markt zu produzieren.

Zudem werden die Mitgliedstaaten auf diese Weise die Anforderungen der Luftqualitätsrichtlinie erfüllen können.

---

<sup>1</sup> Kohlenwasserstoffe und flüchtige organische Verbindungen werden in diesem Papier synonym verwendet.

<sup>2</sup> Mit diesem Vorschlag für eine Luftqualitätsrichtlinie würden folgende Rechtsvorschriften über die Luftqualität geändert: die Rahmenrichtlinie 96/62/EG (ABl. L 296 vom 21.11.1996, S. 55) und die drei Einzelrichtlinien 1999/30/EG, 2000/69/EG und 2002/3/EG sowie die Entscheidung 97/101/EG des Rates.