

15.11.84

EG - In - VP - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Ergänzender Vorschlag der Kommission der Europäischen
Gemeinschaften an den Rat betreffend die Festlegung
der Grenzwerte für Schadstoffemissionen von Kraftfahr-
zeugen für 1995

KOM (84) 564 endg.; EG-Dok. 10080/84

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 14. November 1984 - 14 - 680 70 - E - Um 70/84 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1984 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist nicht vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

I. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die Kommission unterbreitet hiermit einen Vorschlag zur Festlegung von Abgasgrenzwerten. Es handelt sich dabei nicht um grundlegend neue Vorschläge, sondern um eine technische Ergänzung der am 6. Juni 1984 angekündigten Vorschläge.

1. Die Kommission hatte am 6. Juni vorgeschlagen:

- ab 1. Juli 1989 die Verpflichtung einzuführen, daß gleichzeitig bleifreies und verbleites Benzin angeboten werden müssen, und parallel dazu eine erhebliche Verminderung der Schadstoffemissionen von Autos;
- zum 1. Oktober 1995 eine weitere Senkung der Grenzwerte auf eine Stufe einzuführen, die, angepaßt an die Bedingungen in Europa, die Erzielung von Werten ermöglicht, die den in den Vereinigten Staaten geltenden Werten entsprechen;
- die Mitgliedstaaten auf Wunsch zu ermächtigen, schon vor den vorgesehenen Daten den angestrebten Gemeinschaftswert durch geeignete nicht zwingende Maßnahmen und unter Beachtung der Vorschriften des Vertrags Geltung zu verschaffen.

Gleichzeitig hat die Kommission angekündigt, daß sie bis Ende September 1984 zusätzliche technische Vorschläge für die Grenzwerte machen würde, um die amerikanischen Normen an die Bedingungen in Europa anzupassen.

- ## 2. Die Kommission legt nunmehr die angekündigten Vorschläge vor. Da die Anpassung der amerikanischen Normen wegen der Unterschiede zwischen dem amerikanischen und dem europäischen Testzyklus Schwierigkeiten bereitet, kann allerdings vorläufig, um eine schnelle Entscheidung im Rat herbeizuführen, nur eine Marge für die zulässigen Abgaswerte vorgeschlagen werden. Die genauen Werte werden später festgelegt, zusammen mit der Erneuerung des europäischen Testzyklus, wie in den Vorschlägen vom 6. Juni 1984 vorgesehen. Die Kommission regt an, die Frist für eine Ratsentscheidung in dieser Sache erheblich abzukürzen, und zwar vom 31. Dezember 1988 auf den 31. Dezember 1986.

3. Eine schnelle Einigung im Ministerrat ist für die Erhaltung des Gemeinsamen Marktes äußerst wichtig. Außerdem würde eine Einigung über die beschlossenen Marge den Mitgliedstaaten, denen daran gelegen ist, das Vorziehen der gemeinschaftlichen Ziele in einem europäischen Bezugsrahmen ermöglichen.

Die ausschließliche Bezugnahme auf die amerikanischen Normen und Testverfahren ist im übrigen wegen der Unvereinbarkeit des amerikanischen mit dem in der Gemeinschaft geltenden Testzyklus nicht möglich. Dennoch sollte es vermieden werden, daß die europäische Zulassung verweigert wird für Fahrzeuge, die für die Übereinstimmung mit den US-Normen (49 Staaten) nachgewiesen ist. Bei der Anpassung der US-Normen an den erneuerten europäischen Testzyklus werden die vorgeschlagenen Marge durch genaue Einzelwerte ersetzt, die sich aus Versuchsdaten ergeben.

4. Um zu vermeiden, daß die Grenzwerte wie in den Vereinigten Staaten überschritten werden, schlägt die Kommission außerdem eine technische Überwachung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge im Hinblick auf die Einhaltung der Abgasgrenzwerte vor.

II. Mitteilung

A.

1. Der dem Rat am 6. Juni 1984 unterbreitete Vorschlag sieht vor, in die Gemeinschaftsregelung ab 1.10.1995 Vorschriften aufzunehmen, "die die Einhaltung von an die europäischen Bedingungen angepaßten Werten ermöglichen, die dem Niveau der Kraftfahrzeugemissionen in den Vereinigten Staaten und Japan entsprechen."

Für die erste Stufe (1989 - 1991) sieht dieser Vorschlag keine Änderung des Typprüfungsverfahrens gemäß Richtlinie 70/220 vor, das den sogenannten "europäischen" Prüfzyklus enthält, wie er 1968 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa festgelegt wurde (ECE R 15).

Der vorliegende ergänzende Vorschlag bezieht sich auf die Grenzwerte für 1995 und sieht ebenfalls nicht die Ersetzung des europäischen Prüfzyklus durch den amerikanischen oder japanischen Zyklus vor.

Diese Wahl stützt sich auf mehrere Erwägungen:

- a) das Prüfverfahren nach der geltenden Gemeinschaftsregelung ("europäischer Fahrzyklus") gilt als repräsentativer für die Verkehrsbedingungen in den europäischen Ballungszentren als das amerikanische Prüfverfahren ("Federal Test Procedure 75"); es muß jedoch ergänzt werden, um den Verkehrsbedingungen außerhalb der Ballungszentren Rechnung zu tragen (vgl. 2.6);
- b) eine Änderung der Meßmethoden würde gleichzeitig Änderungen der von den einzelstaatlichen Behörden angewendeten Typprüfungsverfahren nach sich ziehen und würde es unmöglich machen, den weiteren Fortschritt der Gemeinschaftsregelungen seit ihren Anfängen im Jahre 1970 zu beurteilen;

2. Der ergänzende Vorschlag der Kommission bezüglich der ab 1995 vorgeschriebenen Emissionswerte sieht daher folgendes vor:

- a) Nur die US-Normen (49 Staaten) werden an den europäischen Prüfzyklus angepaßt. Eine entsprechende Anpassung der japanischen Normen ist aufgrund des Fehlens vergleichbarer Daten nicht möglich. Da die japanischen Normen bekanntlich praktisch kaum von den US-Normen (49 Staaten) abweichen, ergeben sich hieraus für den Vorschlag der Kommission keine grundlegenden Schwierigkeiten.
- b) Die technischen Entscheidungen des Rates im Hinblick auf die Anwendung der ab 1995 geltenden Emissionswerte (Artikel 3 Abs. 2 des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG, Dok. KOM(84)226 endg.) sehen schon jetzt eine Überprüfung des europäischen Prüfverfahrens vor, um in das Prüfverfahren Parameter aufzunehmen, die den Verkehr außerhalb der Ballungszentren berücksichtigen, wobei die auf Gemeinschaftsebene festgelegten Regeln zur Messung des Kraftstoffverbrauchs von Kraftfahrzeugen berücksichtigt werden. Mit dieser Überprüfung soll sichergestellt werden, daß der Prüfzyklus besser den effektiven Betriebsbedingungen der Fahrzeuge entspricht.
- c) In die Gemeinschaftsregelung wird (im Rahmen der in Artikel 3 Abs. 2 des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG vorgesehenen Entscheidung des Rates) eine Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte während der Lebensdauer der Kraftfahrzeuge aufgenommen. In der Tat wurde von der EPA (Environment Protection Agency) festgestellt, daß zahlreiche der in den USA im Verkehr befindlichen Fahrzeuge die vorgeschriebenen Grenzwerte überschreiten, obwohl für sie im Augenblick des Inverkehrbringens die Einhaltung der Emissionsvorschriften bescheinigt wurde, denen zufolge die geltenden Grenzwerte während der Lebensdauer des Fahrzeugs (nach dem Clean Air Act 50.000 miles/80.000 km) nicht überschritten werden dürfen.

Die drei obengenannten Elemente sind sowohl aus technischen Gründen als auch im Hinblick auf einen wirksamen Umweltschutz untrennbar miteinander verbunden. Unter dem technischen Aspekt kann die Festlegung der Grenzwerte nur in Verbindung mit dem Prüfverfahren erfolgen, das angewendet wird, um nachzuweisen, daß ein Fahrzeug den Vorschriften entspricht. Wird das Prüfverfahren geändert, so müssen notwendigerweise auch die Grenzwerte geändert werden, ohne daß sich jedoch das effektive Niveau der zulässigen Emissionen wesentlich ändert.

Vom Standpunkt eines wirksamen Umweltschutzes aus gesehen ist es wichtig, nicht nur Grenzwerte festzulegen, die einen wesentlichen Beitrag zu Fortschritten im Bereich der Umweltverbesserung darstellen. Es muß darüber hinaus sichergestellt werden, daß diese Werte auch eingehalten werden. Dies gilt vor allem, wenn zu diesem Zweck technische Systeme eingesetzt werden, deren mangelhaftes Funktionieren vom Führer des Fahrzeugs nicht festgestellt werden kann, weil das Funktionieren des Fahrzeugs als solches nicht beeinträchtigt wird.

B.

3. Die Anpassung der amerikanischen Normen an den europäischen Prüfzyklus muß der Tatsache Rechnung tragen, daß für die in den Vereinigten Staaten und in der Gemeinschaft geprüften Fahrzeuge unterschiedliche Bedingungen gelten.

Die in der amerikanischen Regelung (49 Staaten) vorgesehene Abnahmeprüfung betrifft Fahrzeuge, die 50.000 miles (80.000 km) zurückgelegt haben. Dabei sind zwei verschiedene Nachweise möglich:

- i) das zur Prüfung vorgeführte Fahrzeug hat unter den in der Regelung festgelegten Bedingungen effektiv 50.000 miles zurückgelegt;
- ii) das Fahrzeug wird im Neuzustand vorgeführt und der Zustand nach 50.000 miles wird auf der Grundlage eines Alterungskoeffizienten des Katalysators berechnet, der für jeden Schadstoff im Einvernehmen zwischen EPA und Hersteller festgelegt wird.

Die europäische Prüfung erfolgt an Fahrzeugen, die einer Benutzung von 3.000 km entsprechen. Da das Ziel der Regelung die Einhaltung der US-Norm (49 Staaten) ist, müssen die nach dem europäischen Prüfverfahren an Fahrzeugen, die im Hinblick auf die Einhaltung dieser Norm ausgelegt sind, erhaltenen Emissionswerte entsprechend einem Koeffizienten erhöht werden, der den möglichen Wirkungsgradverlust des Katalysators berücksichtigt.

4. Da die Kommission keine Versuchsdaten über die Alterung der gegenwärtig zur Einhaltung der US-Grenzwerte erforderlichen Vorrichtung (Dreiwegkatalysator) verfügt, hielt sie es für notwendig, sich auf die amerikanischen Erfahrungen zu stützen. Dabei kamen zwei Verfahren in Betracht:

- a) eine Schätzung auf der Grundlage der Alterungskoeffizienten, wie sie von der EPA und den Automobilherstellern bei der Genehmigung der Fahrzeuge gemeinsam festgelegt werden. Diese Daten müssen jedoch aus mehreren Gründen mit Vorsicht verwendet werden:
 - i) Diese Daten sind sowohl hinsichtlich der erwähnten Fahrzeuge als auch der Ergebnisse vertraulich. Ihre Weitergabe könnte der EPA Schwierigkeiten bereiten.
 - ii) Sie wurden willkürlich festgelegt. Es handelt sich nicht um Daten, die für alle zur Typprüfung vorgeführten Fahrzeuge gelten, sondern nur für Fahrzeuge, für die dieses Verfahren vom Hersteller als am zweckmäßigsten erachtet wurde.

- iii) Die Feststellung, daß die in der Regelung vorgeschriebenen Werte offenbar von den im Verkehr befindlichen Fahrzeugen nicht vollständig eingehalten werden, macht ihre Gültigkeit unsicher.

Die Kommission behält sich die Möglichkeit vor, diese Daten erforderlichenfalls einer Bewertung zu unterziehen.

- b) eine Schätzung auf der Grundlage der Messungen, die von der EPA an im Verkehr befindlichen Fahrzeugen durchgeführt wurden. Die Dienststellen der Kommission haben daher die EPA gebeten, ihnen ausführliche Daten über die Ergebnisse der letzten Untersuchung zu übermitteln, die im Rahmen des "In-use Emission Factor Surveillance-Programm" durchgeführt wurden. Die erhaltenen Daten sind in Tabelle 1, Seite 6, zusammengestellt.

TABELLE 1

In-Use Emission Levels of 1981 and Newer Vehicles

Not subject to Tampering or Improper use of Leaded Fuel

Details of EPA's Investigation, extreme vehicles

(4) omitted (communicated on 28.9.1984 by EPA's Emission Control Technology Division to the Commission's services - DG III)

in grammes per mile

Data	Vehicles classes	I. STATISTICAL BASIS				
		Group 1 up to 8.000 mi	Group 2 8 to 18.000 mi	Group 3 18 to 30.000 mi	Group 4 30-50.000 mi	Group 5 more than 50.000
number of vehi- cles (total sample : 1069)		261	306	177	149	176
mileage - mean value $\bar{x}$		4.368	12.618	23.627	39.296	67.169
standard deviation s		2.114	2.841	3.592	5.852	13.396
II. RESULTS						
CO - mean value $\bar{x}$		3.50	4.38	5.32	7.75	12.3
standard deviation s		2.61	5.90	6.2	11.30	17.6
HC - mean value $\bar{x}$		0.304	0.364	0.444	0.583	0.939
standard deviation s		0.149	0.271	0.344	0.569	0.954
NOx - mean value $\bar{x}$		0.662	0.729	0.818	0.864	1.09
standard deviation s		0.267	0.379	0.414	0.517	0.796

Tabelle 2 (Seite 8) enthält die Daten, die es ermöglichen, den Koeffizienten aufgrund der Überprüfung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge festzulegen.

Zunächst wurden die US-Grenzwerte angegeben. Daneben enthält die Tabelle als Grundwerte Werte, die der durchschnittlichen Leistung der Fahrzeuge der EPA-Stichprobe im Neuzustand entsprechen. Diese Werte, die im EPA-Bericht nicht angeführt werden, wurden durch Extrapolation der darin aufgeführten Daten ermittelt und sind in Tabelle 1 enthalten. Es wurden drei Serien von Koeffizienten berechnet:

- i) das Verhältnis zwischen den Werten, die für Fahrzeuge gemessen wurden, die zwischen 30.000 und 50.000 miles zurückgelegt hatten (mittlere Strecke rund 40.000 miles) und dem Durchschnitt der Werte im Neuzustand,
- ii) das Verhältnis zwischen den Werten für die gleiche Fahrzeuggruppe und einer Gruppe von Fahrzeugen, die bis zu 8.000 miles zurückgelegt hatten (mittlere Strecke 4.368 miles),
- iii) das Verhältnis zwischen den vorgeschriebenen Werten und den Werten im Neuzustand.

Probleme ergaben sich für die Berechnung dieses Verhältnis bei CO aufgrund der Tatsache, daß die Hälfte der getesteten Fahrzeuge (559 Fahrzeuge) Gegenstand einer Ausnahmegenehmigung waren, die einen Wert von 7,0 g/miles anstelle von 3,4 g/miles zuließ. Daher wurde davon ausgegangen, daß für die gesamte Stichprobe das arithmetische Mittel dieser beiden vorgeschriebenen Werte (= 5,2 g/mile) gilt.

5. Das unter iii) genannte Verhältnis sollte als Koeffizient für den Übergang zwischen der in Anwendung der Richtlinie 70/220/EWG durchgeführten Prüfung und dem von der Kommission vorgeschlagenen Zielwert der Regelung verwendet werden. Dieser Koeffizient ist zwar höher als diejenigen, die auf der Grundlage der bei den Abnahmeprüfungen gewonnenen Daten ermittelt werden (vgl. 4.a). Er ist jedoch ein ausreichend genauer Indikator für die Abweichung zwischen dem Wirkungsgrad des Neufahrzeugs und den in der Regelung vorgeschriebenen Werten (50.000 miles).

Dagegen ist der Koeffizient nach i) weniger akzeptabel, vor allem weil er eine Überschreitung der vorgeschriebenen Grenzwerte für CO und HC beinhaltet. Diese Überschreitung könnte auf folgende Umstände zurückzuführen sein:

- die im Rahmen des EPA-Versuchs untersuchten Fahrzeuge sind, auch wenn sie nicht betrügerisch manipuliert oder mit falschem Kraftstoff betrieben wurden, nicht notwendigerweise ordnungsgemäß gewartet worden;
- die Emissionen der beiden fraglichen Schadstoffe hängen vom Kraftstoffverbrauch ab. Dieser ist jedoch in den USA im Durchschnitt höher als in Europa.

TABELLE 2

Berechnung der Alterungskoeffizienten auf der Grundlage der EPA-Daten (Tabelle 1)

SCHADSTOFF	BASISDATEN		BERECHNUNG DER KOEFFIZIENTEN		
	Grenzwerte der Regelung (50.000 mi)	Mittelwert Werte Neuzustand (1)	Werte Gruppe 4 (30 - 50.000 mi) (2) (Ø mi 39.296) Werte Neuzustand	Werte Gruppe 4 (30 - 50.000 mi) (2) (Ø mi 39.296) Werte Gruppe 1 (8.000 mi)	Vorgeschriebene Werte Neuzustand
CO	3,4 (waiver 7,0)	3,0	2,58	2,21	1,73 (3)
HC	0,41	0,25	2,33	1,92	1,64
NO _x	1,00	0,6	1,44	1,31	1,67

(1) Von den Dienststellen der Kommission durch Extrapolation der EPA-Daten berechnete Werte.

(2) Das Verhältnis zwischen diesen Werten und den vorgeschriebenen Werten beträgt für CO: 2,28; für HC: 1,42; für NO_x: 0,86. Damit werden bei dieser Gruppe von Fahrzeugen die vorgeschriebenen Werte nur für NO_x eingehalten.

(3) Da 559 Fahrzeuge von 112 über eine Ausnahmegenehmigung verfügten, wurde für die Berechnung dieser Zahl das arithmetische Mittel zwischen 3,4 g/mi und 7,0 g/mi verwendet.

Somit schlägt die Kommission für die Anpassung der europäischen Prüfwerte an die nach der US-Regelung (49 Staaten) vorgeschriebene Fahrstrecke auf der obigen Grundlage folgende Koeffizienten vor:

CO: 1,73; HC: 1,64; NO_x: 1,67

Die endgültigen Koeffizienten werden auf der Grundlage der Versuchsdaten ermittelt, die in der Gemeinschaft im Hinblick auf die Vorbereitung der technischen Entscheidungen zur Anwendung der festgelegten Werte (Artikel 3 Absatz 2 des Richtlinienvorschlags zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG) gewonnen werden.

6. Die Kommission verfügt nicht über umfangreiche europäische Versuche mit Fahrzeugen, die nach den US-Normen ausgerüstet sind und auf deren Grundlage mit Hilfe des oben genannten Koeffizienten die Grenzwerte festgelegt werden können, die sich aus der Anpassung der US-Normen (49 Staaten) an die europäischen Bedingungen ergeben. Sie stützt sich daher auf die im Rahmen von ERGA I offiziell zusammengestellten Daten. Diese sind das Ergebnis von Versuchen, die vom CCMC mit dem europäischen Testzyklus an einer Gruppe von 14 europäischen Testfahrzeugen verschiedener Modelle durchgeführt wurden, die im Hinblick auf die Einhaltung der amerikanischen Normen (49 Staaten) ausgerüstet waren.

Diese europäische Basisdokumentation wird ergänzt durch:

- Einen von der Firma Volkswagen durchgeführten Test an 16 Fahrzeugen verschiedener neuer Modelle mit dessen Hilfe eine Korrelation zwischen den Auswirkungen des amerikanischen und europäischen Prüfzyklus hinsichtlich der gemessenen Werte festgestellt werden sollte,
- eine Stichprobe an 9 Fahrzeugen verschiedener Modelle, die den Prüfstellen der Bundesrepublik Deutschland zur Typprüfung vorgestellt wurden.

Für jede Gruppe von Testfahrzeugen und für jeden Schadstoff wurde das arithmetische Mittel ($\bar{x}$) der gemessenen Werte, ihre Standardabweichung (s) sowie die sich daraus ergebenden Mindest- bzw. Höchstwerte ermittelt. Zweck dieser statistischen Methode ist es, die Extremwerte der Probe anzugleichen, so daß die rechnerisch ermittelten Werte näher beim Mittelwert liegen. Für die Fahrzeuggruppe des CCMC wurden folgende Ergebnisse erzielt (vgl. Einzelheiten Tabelle 3):

		CO	HC	NO _x
Basisprobe	mini	9,7	1,49	1,09
	Mittelwert	22,7	2,64	2,05
	maxi	35,5	3,79	3,02

TABELLE 3

Anwendung der auf der Grundlage der EPA-Daten ermittelten Alterungsfaktoren (F) auf die mit Hilfe des europäischen Prüfzyklus bestimmten Werte für die verschiedenen Fahrzeuggruppen

	Gruppe A			Gruppe B			Gruppe C		
	min.	Mittelwert	max.	min.	Mittelwert	max.	min.	Mittelwert	max.
CO									
gemessene Werte	5,8	11,8	17,8	3,8	11,2	18,7	5,6	13,1	20,5
Fco 1,73	10,0	20,4	30,8	6,6	19,4	32,5	9,7	22,7	35,5
HC									
gemessene Werte	0,73	1,85	2,43	0,87	1,32	1,77	0,91	1,61	2,31
Fhc 1,64	1,20	3,03	4,0	1,43	2,16	2,90	1,49	2,64	3,79
NO _x									
gemessene Werte	0,61	0,97	1,33	0,63	1,63	2,63	0,65	1,23	1,81
Fnox 1,67	1,02	1,62	2,22	1,05	2,72	4,39	1,09	2,05	3,02

C.

7. Die Kommission hat sorgfältig die Möglichkeit geprüft, Werte vorzuschlagen, die innerhalb der Höchst- bzw. Mindestwerte dieser Berechnungen die Buchstaben "x", "y" und "z" in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d) des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG ersetzen sollten. Nach ihrer Auffassung ist sie nicht in der Lage, Werte vorzuschlagen, die eine zuverlässige Anpassung der US-Werte (49 Staaten) an die europäischen Bedingungen darstellen können, und zwar aufgrund

- des statistisch nicht repräsentativen Charakters der verfügbaren Daten über Versuche mit Kraftfahrzeugen, die für die Einhaltung der US-Werte (49 Staaten) ausgerüstet sind;
- des Fehlens von Versuchsdaten über den Wirkungsgradverlust der Abgasreinigungsanlage an einer repräsentativen Probe von Fahrzeugen, die für den europäischen Markt bestimmt sind.

Im Hinblick auf eine rasche Verwirklichung der in ihrem Vorschlag vom 6. Juni 1984 (Dok. KOM(84) 226 endg.) niedergelegten Ziele im politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Bereich sowie im Bereich des Umweltschutzes schlägt die Kommission daher vor, die Buchstaben "x", "y" und "z" in Artikel 3 Absatz 1 des Vorschlags zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG vorläufig durch Höchst- bzw. Mindestwerte zu ersetzen.

Trotz ihres vorläufigen Charakters muß sichergestellt werden, daß diese Werte

- eine nennenswerte Verringerung der Abgasemissionen mit sich bringen, wobei die beste der verfügbaren Techniken verwendet wird;
- die Möglichkeit für die Hersteller offenhalten, in Europa Modelle genehmigen zu lassen, die den amerikanischen (49 Staaten) und japanischen Normen entsprechen;
- die Gewähr bieten, daß bei der Festlegung der endgültigen Werte das gleiche Verfahren angewendet wird, und zwar aufgrund einer erweiterten Basis europäischer Versuchsdaten.

Dabei muß vermieden werden, daß der vorläufige Charakter, der sich aus dem Fehlen einer ausreichend breiten experimentellen Basis der obigen Berechnungen ergibt, dazu führt, daß die europäische Betriebserlaubnis für Fahrzeuge verweigert wird, die nachweislich den amerikanischen (49 Staaten) bzw. japanischen Normen entsprechen.

Diese Gefahr wird durch die Tatsache bestätigt, daß in den verschiedenen Proben Fahrzeuge vorhanden sind, die die statistischen Werte der Berechnungen nach der Basisprobe überschreiten. Es ist daher unerlässlich, eine Sicherheitsmarge vorzusehen, obwohl diese aus den genannten Gründen nur schwerlich mit wissenschaftlicher Präzision bestimmt werden kann. Da diese Sicherheitsmarge jedoch während der Übergangszeit unerlässlich ist, wurde sie auf 20 % festgesetzt. Dabei wurde berücksichtigt, daß die Hersteller sich gewöhnlich eine Toleranz von 30 % einräumen.

Somit werden die folgende Werte vorgeschlagen:

CO: 10/35 HC + NO_x: 2,6/8,2 NO_x: 1,1/4

8. Die endgültigen Zahlenwerte werden durch die in Artikel 3 Absatz 2 des gleichen Vorschlags vorgesehene Entscheidung des Rates festgelegt, deren Termin wesentlich früher, d.h. auf den 31.12.1986 angesetzt werden muß.

Dieser Terminvorschlag trägt der Tatsache Rechnung, daß die notwendige Frist für die vorgesehenen Entscheidungen über

- die endgültigen Werte,
- die Überprüfung des Prüfverfahrens bezüglich der Aufnahme von Parametern in das Prüfverfahren, den den Verkehrsbedingungen außerhalb der Ballungszentren Rechnung tragen,
- die Einführung der technischen Überwachung

sich zusammensetzt aus der Erstellung einer Datenbasis für Versuchsdaten auf der Grundlage einer repräsentativen Zahl von effektiven Versuchen sowie aus Dauer der Diskussionen, die es ermöglichen, hinsichtlich der aus den Versuchsdaten zu ziehenden Schlußfolgerungen zu einer Einigung zu gelangen. Für diesen zweiten Teil der Arbeiten ist ein Zeitraum von 12 Monaten anzusetzen. Für die Versuche, die teils von der Industrie und teils von den öffentlichen Verwaltungen durchgeführt werden, kann ein relativ kurzer Zeitraum angesetzt werden. Ihre evtl. Beschleunigung hängt von den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Die Einhaltung des festgelegten Termins erfordert eine effiziente Organisation der Vorbereitungsarbeiten nach der ERGA-Methodologie im Rahmen eines dritten Mandats, das die Kommission innerhalb eines Monats nach der Einigung des Rates über die bei der Änderung der Richtlinie 71/220/EWG anzuwendenden Grundsätze ausarbeiten wird.

9. Die Spezifikation des Bezugskraftstoffes gemäß Anhang VI der Richtlinie 70/220/EWG muß an die Eigenschaften des künftigen unverbleiten Benzin angepaßt werden. CEN ist damit beauftragt worden, einen diesbezüglichen Vorschlag zu erstellen. Die Arbeiten dieses Ausschusses sind jedoch noch nicht weit genug fortgeschritten, um der Kommission die Vorlage eines Vorschlages zum Ersatz des bisherigen Anhanges VI beim Rat zu gestatten. Ein solcher Vorschlag wird vor Jahresende und auf alle Fälle so rechtzeitig erfolgen, daß der Rat seine Prüfung in die gegenwärtigen Beratungen des Gesamtvorschlags der Kommission einbeziehen kann.

III. Vorschlag

Mit Bezug auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugen, von der Kommission dem Rat vorgelegt am 6. Juni 1984¹, wird vorgeschlagen,

- den vierten Erwägungsgrund durch den folgenden Text zu ergänzen:

"Die Grenzwerte für 1995 sollten nicht auf einem solchen Niveau festgelegt werden, daß Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Festlegung dieses Niveaus die in den Vereinigten Staaten und Japan geltenden Abgasvorschriften erfüllen, von der EWG-Betriebserlaubnis ausgeschlossen würden."

In demselben Erwägungsgrund wird das Datum 1988 durch 1986 ersetzt.

- den Artikel 3 durch den folgenden Text zu ersetzen:

Artikel 3

1. Vom 1. Oktober 1995 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Verunreinigung der Luft durch Motorabgase oder die Anforderungen des Motors in bezug auf die Kraftstoffe beziehen,
 - weder die EWG-Betriebserlaubnis erteilen noch die in Artikel 10 Abs. 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehene Bescheinigung für einen Kraftfahrzeugtyp ausstellen,
 - die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern,
 - das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen untersagen, sofern
 - die Emission dieses Kraftfahrzeugtyps oder dieser Kraftfahrzeuge die Grenzwerte überschreiten, die vom Rat bis spätestens zum 31. Dezember 1986 gemäß Artikel 100 des Vertrages innerhalb der folgenden Bereiche festzulegen sind:

Menge an Kohlenmonoxyd:	zwischen 10 g/Prüfung und 35 g/Prüfung
Gesamtmenge an Kohlenwasserstoffen und Stockoxiden:	zwischen 2,6 g/Prüfung und 8,2 g/Prüfung
Menge an Stockoxiden:	zwischen 1,1 g/Prüfung und 4 g/Prüfung

¹ ABl. C 178 vom 6. Juli 1984

- . und die Anforderungen des Motors in bezug auf die Kraftstoffe nicht den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.
- 2. Spätestens am 31. Dezember 1988 faßt der Rat mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission die technischen Beschlüsse zur Durchführung der Maßnahmen gemäß Absatz 1 und erläßt eine neue Richtlinie zur Einführung der technischen Überwachung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

IV. KONSULTIERUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSSES

Nach Artikel 100, Absatz 2 EWG Vertrag muß die Stellungnahme dieser beiden Organe eingeholt werden.

08.02.85

Beschluß**des Bundesrates**

Ergänzender Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemein-
schaften an den Rat betreffend die Festlegung der Grenzwerte für
Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen für 1995

KOM(84) 564 endg.; EG-Dok. 10080/84

Der Bundesrat hat in seiner 547. Sitzung am 8. Februar 1985 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, in der EG darauf hinzuwirken, daß die Prüfverfahren und Testzyklen so festgelegt werden, daß die Grenzwerte und Terminvorschläge entsprechend dem Beschluß des Bundesrates vom 14.9.1984 eingehalten werden.

Er verweist im übrigen auf seine Beratungen zur Einführung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge vom 14.9.1984 und behält die Ablehnung des von der EG-Kommission entworfenen und nun nur geringfügig verkürzten Terminschemas - vgl. BR-Drucksache 324/84 (Beschluß) - bei.