

— 1 —

28.06.85

VP - In

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers des Innern

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung

A. Zielsetzung

- Definition des schadstoffarmen Kraftfahrzeuges gemäß Europa-Norm.
- Verringerung der Schadstoffemissionen im Abgas von Kraftfahrzeugen mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren durch die Einführung von Grenzwerten für gasförmige Schadstoffe, die in der Anlage XXV festgelegt sind.

B. Lösung

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

C. Alternativen

Einführung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge nach Anlage XXIII StVZO gemäß US-Fahrzyklus.

D. Kosten

- Durch die Verordnung werden Bund, Länder und Gemeinden nicht unmittelbar mit Kosten belastet.
- Bund, Länder und Gemeinden werden durch Anschaffung, Betrieb und Wartung von schadstoffarmen Kraftfahrzeugen belastet.
- Länder und Gemeinden werden durch administrative Maßnahmen (insbesondere Kontrollen, Streichung der Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug) belastet; Quantifizierung des Aufwandes ist nicht möglich.
- Ein Ansteigen des Verbraucherpreisniveaus ist zu erwarten.

28.06.85

VP - In

-3-

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers des Innern

Zwölfte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (342) - 920 01 - Str. 120/85

Bonn, den 28. Juni 1985

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
und dem Bundesminister des Innern zu erlassende

Zwölfte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Arti-
kels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

Zwölfte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom

Auf Grund

- des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, Nummer 1 jedoch geändert durch Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) und die Eingangsworte in Nummer 3 zuletzt geändert durch § 37 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. August 1965 (BGBl. I S. 927), wird vom Bundesminister für Verkehr
- des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) geändert, sowie des § 6 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a des Straßenverkehrsgesetzes, bei dem Nr. 5 Buchstabe a durch § 70 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) eingefügt worden ist, wird - jeweils in Verbindung mit § 6 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, der durch Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) zuletzt geändert worden ist, - vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern
- des § 38 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister des Innern nach Anhörung der beteiligten Kreise

mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193, 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. Juni 1985 (BGBl. I S. 1246), wird wie folgt geändert:

...

1. Der Inhaltsübersicht wird nach dem Hinweis auf Anlage XXIV folgender Hinweis angefügt:
"Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Gase von Kraftfahrzeugen mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren (Definition schadstoffarmer Personenkraftwagen gemäß Europa-Norm)XXV"
2. § 23 wird wie folgt geändert:
Der Klammerhinweis in Absatz 7 Satz 1 erhält die Fassung "(§ 47 Abs. 2 a und 2 c)".
3. In § 47 wird nach Absatz 2 b folgender Absatz 2 c eingefügt:
"(2c) Fahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren, die den Vorschriften der Anlage XXV entsprechen, gelten als schadstoffarm; für diese Fahrzeuge entfällt die Prüfung nach Anlage XIV."
4. In § 72 Abs. 2 wird nach dem Text zu § 47 Abs. 2b und Anlage XXIV (bedingt schadstoffarme Fahrzeuge) folgende Bestimmung eingefügt:
"§ 47 Abs. 2c und Anlage XXV (schadstoffarme Fahrzeuge) gelten für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren nur, wenn sie ab 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind."
5. Als Anlage XXV wird der Anhang zu dieser Verordnung angefügt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) und § 73 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1985 in Kraft.

Bonn, den 1985
Der Bundesminister für Verkehr
Der Bundesminister des Innern

Anhang

Anlage XXV

(zu § 47)

Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft
durch Gase von Kraftfahrzeugen
mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren

(Definition schadstoffarmer Personenkraftwagen gemäß Europa-Norm)

1. Anwendungsbereich

Diese Anlage regelt die zulässigen Emissionen luftverunreinigender Gase von Personenkraftwagen mit Fremd- oder mit Selbstzündungsmotoren, mit mindestens 4 Rädern, einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 400 kg und höchstens 2.500 kg, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h und einem Hubraum ab 1.400 cm³.

2. Prüfstelle

Technischer Dienst ist der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein, Adlerstraße 7, 4300 Essen. Es können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen, sofern diese über die erforderlichen eigenen Meß- und Prüfeinrichtungen verfügen. Der Technische Dienst ist auch in diesen Fällen federführend. Antrag und Ergebnis der Prüfungen sind ihm mitzuteilen.

3. Anforderungen

Im Sinne dieser Anlage gelten Kraftfahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren als schadstoffarm, wenn sie die technischen Anforderungen der Anhänge I bis VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates vom 16. Juni 1983 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 197 S. 1) erfüllen, soweit in den nachfolgenden Abschnitten 4. und 5. nichts anderes bestimmt ist.

...

4. Grenzwerte

4.1 Abweichend von Anhang I der Richtlinie 83/351/EWG des Rates gelten folgende Änderungen:

4.1.1 Folgender Abschnitt 3.2.4. ist einzufügen:

Beschreibung der Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, daß Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren nur mit unverbleitem Benzin nach den Bestimmungen der Richtlinie 85/210/EWG versorgt werden können. Diese Bestimmung kann beispielsweise als erfüllt betrachtet werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Einfüllstutzen des Tanks so beschaffen ist, daß er das Auffüllen mit einem Benzinzapfventil unmöglich macht, dessen Einführstutzen einen Außendurchmesser von mehr als 2,1 cm hat.

4.1.2 Anstelle von Abschnitt 5.2.1.1.4 gilt:

Vorbehaltlich der Bestimmungen nach 5.2.1.1.4.2 und 5.2.1.1.5 ist die Prüfung dreimal durchzuführen. Die festgestellte Kohlenmonoxidmasse, die Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide und die Stickoxidmasse müssen für die entsprechenden Fahrzeugklassen unter den nachstehenden Werten liegen:

Hubraum	Kohlenmonoxidmasse	Summe der Massen der Kohlenwasser- stoffe und Stick- oxide	Stickoxidmasse
C (in cm ³)	L1 (g je Prüfung)	L2 (g je Prüfung)	L3 (g je Prüfung)
C > 2.000	25	6,5	3,5
1.400 < C < 2.000	30	8	-

Kraftfahrzeuge mit einem Motor mit Kompressionszündung und einem Hubraum von mehr als 1.400 cm³ müssen den entsprechenden Grenzwerten der Hubraumklasse zwischen 1.400 cm³ und 2.000 cm³ genügen.

B

4.1.3 In den Abschnitten 5.2.1.1.4.1., 5.2.1.1.4.2., 5.2.1.1.5.1. und 5.2.1.1.5.2. ist nach dem Ausdruck "Summe der Massen (Emissionen) der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide" zu lesen: "sowie die Masse (Emission) der Stickoxide".

4.1.4 In Abschnitt 7.1.1.1. gelten als zulässige Grenzwerte:

Hubraum	Kohlenmonoxidmasse	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	Stickoxidmasse
C (in cm ³)	L1 (g je Prüfung)	L2 (g je Prüfung)	L3 (g je Prüfung)
C > 2.000	30	8,1	4,4
1.400 < C ≤ 2.000	36	10	-

Kraftfahrzeuge mit einem Motor mit Kompressionszündung und einem Hubraum von mehr als 1.400 cm³ müssen den entsprechenden Grenzwerten der Hubraumklasse zwischen 1.400 cm³ und 2.000 cm³ genügen.

4.1.5 Im Abschnitt 7.1.1.2. gilt als Definition für L der folgende Text:

L: Grenzwert nach 7.1.1.1. für Kohlenmonoxidemissionen, die Summe der Emissionen von Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden sowie die Stickoxidemissionen

4.1.6 Der Abschnitt 8. gilt nicht.

4.2 Ergänzend gilt:

4.2.1 Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren müssen so ausgelegt sein, daß sie mit unverbleitem Benzin nach der Richtlinie 85/210/EWG des Rates vom 20. März 1985 (ABl. EG Nr. L 96 S. 25) betrieben werden können.

4.2.2 Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasantrieb ist als Bezugskraftstoff Flüssiggas nach DIN 51 622, Ausgabe November 1973, zu verwenden, dessen Gehalt an Propan 95 % ± 3 % beträgt.

Die Norm ist im Beuth Verlag GmbH, Postfach 11 45, 1000 Berlin 30, erschienen und beim deutschen Patentamt archivmäßig gesichert niedergelegt.

- 4.2.3 Die Funktionsfähigkeit der emissionsmindernden und emissionsrelevanten Bauteile muß durch Prüfungen gemäß Abschnitt 3 nachgewiesen werden; der Antragsteller muß glaubhaft machen, daß die Funktion dieser Bauteile über eine angemessene Lebensdauer bei bestimmungsgemäßem Betrieb gewährleistet ist. Die Abgasreinigungssysteme dürfen nicht mit Einrichtungen ausgerüstet sein, die diese Systeme außer Funktion setzen.

Dies gilt nicht für Einrichtungen, die zum störungsfreien Betrieb des Fahrzeugs zwingend erforderlich sind. Einrichtungen zur Umschaltung zwischen Bezin- und Flüssiggasbetrieb sind in Fahrzeugen mit Flüssiggasanlagen zulässig.

- 4.2.4 Bestehen Anhaltspunkte, daß Kraftfahrzeuge die Anforderungen des Abschnittes 4.2.3 nicht erfüllen, so kann der Technische Dienst Vergleichsmessungen durchführen, mit denen das Emissionsverhalten auch bei höheren Geschwindigkeiten überprüft wird.

5. In Anhang III ist der Abschnitt 3.1.7 nicht anzuwenden.

6. In Anhang VI gilt als Abschnitt 1. folgendes:

1. TECHNISCHE KENNDATEN DES BEZUGSKRAFTSTOFFES FÜR DIE PRÜFUNG DER FAHRZEUGE MIT EINEM MOTOR MIT FREMDZÜNDUNG

Bezugskraftstoff CEC RF 08-T-85

Typ: "Super"-Benzin, unverbleit

...

3

	Grenzwerte und Einheiten		Methode ASTM
	min.	max.	
RQZ	95,0		D 2699
MQZ	85,0		D 2700
Empfindlichkeit			D 2699/D 2700
Delta R. 100 °C			IP 325/D 2699
Dichte 15 °C	0,748	0,762	D 1298
Dampfdruck (Reid-Methode)	0,56 bar	0,64 bar	D 323
Destillation			
- ursprünglicher Siedepunkt	24 °C	40 °C	D 86
- 10%Vol.-Punkt	42 °C	58 °C	D 86
- 50%Vol.-Punkt	90 °C	110 °C	D 86
- 90%Vol.-Punkt	150 °C	170 °C	D 86
- endgültiger Siedepunkt	185 °C	205 °C	D 86
Rückstand		2 %	D 86
Analyse der Kohlenwasserstoffe			
- Alkene		20 % Vol.	D 1319
- Aromaten	(einschließlich 5%Vol. max. Benzol*		D 1319
		45 % Vol.	*D 3606/D 2267
- Alkane		Ergänzung	D 1319
Verhältnis Kohlenstoff/Wasserstoff		Verhältnis	
Oxidationswiderstand	480 min.		D 525
Gummi		4 mg/100 ml	D 381
Potentieller Gummi		-	D 873
Schwefelgehalt		0,04 % Masse	D 1266/D 2622/D 2785
Kupferkorrosion bei 50 °C		1	D 130
Bleigehalt		0,005 g/l	D 3237
Scavenger			
Organobleiverbindungen			
Phosphorgehalt		0,0013 g/l	D 3231

* Zusatz von sauerstoffhaltigen Komponenten unzulässig

B e g r ü n d u n g

I. Allgemeines

Der Umweltministerrat der EG hat sich auf seiner Sitzung in Luxemburg am 27./28. Juni 1985 auf einheitliche europäische Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe bei Kraftfahrzeugen von 1.400 cm³ Hubraum aufwärts geeinigt, die zu den vom Rat bereits am 20. März 1985 festgelegten Zeitpunkten innerhalb der Gemeinschaft verbindlich werden sollen (vgl. Ratsdokument 5451/85). Ein entsprechender Richtlinienvorschlag der Kommission liegt bereits vor und dürfte vom nächsten Umweltministerrat verabschiedet werden. Die europäischen Normen für Kraftfahrzeuge bis 1.400 cm³ Hubraum und ihre im Rahmen einer steuerlichen Förderung zulässige Verschärfung um 15 % sind bereits am 20. März 1985 festgelegt worden; sie sind in der 11. Änderungsverordnung zur StVZO (bedingt schadstoffarme Pkw der Stufe C) enthalten.

Die Bundesrepublik Deutschland ist auf dem Umweltministerrat vom 20. März 1985 die Verpflichtung eingegangen, die von ihr beschlossene Förderung der schadstoffarmen Pkw auf die nunmehr beschlossenen europäischen Normen zu beziehen. Das schließt nicht aus, die Förderung auch auf die in der 10. Änderungsverordnung zur StVZO (Anlage XXIII) festgelegten amerikanischen Grenzwerte (49-Staaten-Regelung) zu stützen.

Da die steuerliche Förderung am 01. Juli 1985 beginnt, auch die Verkündung der 10. Änderungsverordnung eingeleitet ist, ist es notwendig, nunmehr auch so rasch wie möglich die europäischen Normen als alternativen Anknüpfungspunkt

...

für die steuerliche Förderung der schadstoffarmen Pkw in Kraft zu setzen. Dem dient die vorliegende Verordnung, die demgemäß mit Wirkung vom 01. Juli 1985 in Kraft treten soll.

Da die vom Rat beschlossenen Grenzwerte sowohl in der Klasse der großen Wagen als auch in der Mittelklasse nur mit dem geregelten Dreiwegekatalysator bzw. mit einem vergleichbar hohen Kostenaufwand erfordernden Konzepten (z.B. Dreiwegkatalysator mit gesteuerter Gemischaufbereitung oder Oxydationskatalysator mit Sekundärluftzuführung und Abgasrückführung) erreicht werden können, sind die Kraftfahrzeuge, die diese Grenzwerte einhalten, ebenso als schadstoffarm einzustufen wie diejenigen, die die Grenzwerte der Anlage XXIII zur StVZO einhalten.

Im Hinblick darauf, daß die Kommission Partikelgrenzwerte für die Rußemissionen bei Diesel-Pkw erst im Laufe des 2. Halbjahres 1985 vorlegen und der Rat darüber erst Anfang 1986 beschließen wird, mußte in der vorliegenden Verordnung auf eine Regelung "im Vorgriff" auf diese Festlegung verzichtet werden. Anderenfalls würde die Bundesrepublik Deutschland gegen die Vorschriften der Richtlinie des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (83/189/EWG) verstoßen und damit den Bestand der gesamten Verordnung gefährden. Diese Überlegung hat zur Folge, daß nur solche Diesel-Pkw nach Anlage XXV z.Z. als schadstoffarm eingestuft werden, die ab 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

Die Bundesregierung beabsichtigt jedoch, Diesel-Pkw, die vor dem 1. Januar 1985 erstmals in den Verkehr gekommen sind, rückwirkend als schadstoffarm anzuerkennen, sobald der Umweltministerrat der EG Grenzwerte für die Partikelemissionen von Diesel-Pkw gemäß Europa-Norm beschlossen hat und sofern diese neuen Vorschriften von Diesel-Pkw eingehalten werden. Dies ist auch im Rahmen der 11. Änderungsverordnung beabsichtigt.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (Inhaltsübersicht)

Die Inhaltsübersicht wird an die vorgesehenen Änderungen angepaßt.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 23 Abs. 7 und 8)

Durch die Ergänzung des § 23 werden die in der 10. und 11. Änderungsverordnung enthaltenen Vorschriften über die Anerkennung eines Kraftfahrzeugs als schadstoffarm oder als bedingt schadstoffarm auch auf die schadstoffarmen Kraftfahrzeuge nach der vorliegenden Verordnung erstreckt.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 und 5 (§ 47 Abs. 2 c und Anlage XXV)

Die Vorschrift bringt in Anlehnung an die entsprechenden Vorschriften in der 10. und 11. Änderungsverordnung die Definition des schadstoffarmen Kraftfahrzeugs gemäß Europa-Norm. Sie ist notwendig als Anknüpfungspunkt für das Steuerrecht, in dem die steuerlichen Anreize für den Erwerb schadstoffarmer Fahrzeuge geregelt werden sollen.

Die neue Anlage XXV übernimmt für die Fahrzeuge, die den neuen europäischen Normen entsprechen, die technischen Anforderungen der Anhänge I bis VI der Richtlinie 83/351/EWG des Rates vom 16. Juni 1983 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. EG Nr. L 197 S. 1) mit den sich aus der Natur der neuen Schadstoffgrenzwerte ergebenden Änderungen, die in den Abschnitten 3 bis 6 der neuen Anlage XXV enthalten sind. Diese ergänzenden Vorschriften sind dem bereits vorliegenden Vorschlag der Kommission für die Änderung der Richtlinie 83/351/EWG entnommen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 72 Abs. 2)

Diese Vorschrift bestimmt, daß wegen der noch fehlenden europäischen Partikelgrenzwerte für Rußemissionen eine Anerkennung von Diesel-Pkw als schadstoffarm nach Anlage XXV nur für die nach einem bestimmten Stichtag erstmals in den Verkehr gekommenen Fahrzeuge möglich ist.

III. Zu Artikel 2

Diese Vorschrift erhält die übliche Berlin-Klausel

IV. Zu Artikel 3

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung rückwirkend zum 1. Juli 1985.

V. Auswirkungen auf die Preise

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffemissionen bei Neuwagen werden je nach Fahrzeugtyp und Stand der technischen Ausrüstung zu Einzelpreisanhebungen führen. Dies gilt für die Anschaffung, aber auch für die Wartung und den Betrieb dieser Fahrzeuge. Produktionsfortschritte und eine breitere Markteinführung können längerfristig zu Kostensenkungen bei der Katalysatortechnologie führen, die u.U. über die Preise weitergegeben werden.

Ingesamt ist - auf Grund der zu erwartenden Zulassungszahlen und von Angaben über die zusätzlichen Kosten bei schadstoffarmen Kraftfahrzeugen - von deutlichen Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau auszugehen, die aber nicht quantifiziert werden können. Dieses ist Anlaß dafür, daß während einer Übergangsphase steuerliche Anreize gewährt werden. Auswirkungen auf das Gesamtpreisniveau sind nicht zu erwarten.

VI. Auswirkungen auf öffentliche Haushalte

Durch die Verordnung werden Bund, Länder und Gemeinden unmittelbar nicht mit Kosten belastet. Sie werden jedoch durch die Anschaffung und den Betrieb teurerer schadstoffarmer Kraftfahrzeuge belastet.

Länder und Gemeinden werden auch durch administrative Maßnahmen (z.B. Kontrollen, Streichung der Anerkennung als schadstoffarmes Fahrzeug) belastet; eine Quantifizierung dieses Aufwandes ist nicht möglich.

Anlage

C

— 1 —

Ä n d e r u n g e n
der
Zwölften Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

1. Anlage XXV Abschnitt 1.

In Anlage XXV sind in Abschnitt 1.
nach den Worten
"mindestens 4 Rädern,"
die Worte
"höchstens 6 Sitzplätzen,"
einzufügen.

Begründung:

Anpassung an die EG-Regelung
in Richtlinie 83/351/EWG.

2. Anlage XXV Abschnitt 4.1.2 und Abschnitt 4.1.4

In Anlage XXV sind jeweils
in Abschnitt 4.1.2 und in Abschnitt 4.1.4
die Worte
"von mehr als 1.400 cm³"
durch die Worte
"ab 1.400 cm³"
zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an die EG-Ratsbe-
schlüsse vom 20. März 1985
und das Gesetz über die Ein-
heiten im Meßwesen.

3. Anlage XXV Abschnitt 4.2.2

In Anlage XXV ist in Abschnitt 4.2.2
in Absatz 1 folgender Satz anzufügen:

"Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasanlagen, die wahlweise
mit Flüssiggas oder Benzin betrieben werden können,
müssen die vorgenannten Schadstoffgrenzwerte auch im Ben-
zinbetrieb eingehalten werden."

Begründung:

Im Benzinbetrieb dürfen
diese Fahrzeuge nicht besser
behandelt werden als aus-
schließlich mit Benzin be-
triebene Fahrzeuge.

4. Anlage XXV Abschnitt 6.

In Anlage XXV ist Abschnitt 6. wie folgt zu fassen:

"6. In Anhang VI gilt als Abschnitt 1. folgendes:

1. TECHNISCHE KENNDATEN DES BEZUGSKRAFTSTOFFES FÜR DIE
PRÜFUNG DER FAHRZEUGE MIT EINEM MOTOR MIT FREMDZÜNDUNG

Es sind die Prüfkraftstoffe entsprechend den Spezifikationen nach Ziffer 5 der Anlage XXIII zu verwenden."

Begründung:

Der vorgeschlagene Bezugskraftstoff CEC RF 08-T-85 ist bisher noch nicht Bestandteil der europäischen Vorschriften. Die deutsche Automobilindustrie hat sich mit der deutschen Mineralölwirtschaft Ende 1984 zunächst auf Spezifikationen für Referenzkraftstoffe geeinigt, die in die Anlage XXIII übernommen worden sind. Die Entscheidungen über die zukünftigen Spezifikationen der Referenzkraftstoffe in den europäischen Abgasvorschriften sollten durch die nationalen Interimsvorschriften nicht präjudiziert werden.

05.07.85

C

—4—

Beschluß

des Bundesrates

zur

Zwölften Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulas-
sungs-Ordnung

/ Der Bundesrat hat in seiner 553. Sitzung am 5. Juli 1985
beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden
Änderungen zuzustimmen.