

24.02.88

EG - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvor-
schriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die
Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeug-
motoren mit Fremdzündung (Kraftfahrzeuge unter 1.400 cm³)

KOM(87) 706 endg.; Ratsdok. 4637/88

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft gemäß Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 1986 zur Einheitlichen Europäischen Akte vom 28. Februar 1986.

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 5. Februar 1988 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates vor Ende Oktober 1988 an.

ERLÄUTERUNGEN1. Einleitung

Der Rat "Umwelt" hat sich in den Schlußfolgerungen seiner Luxemburger Tagung vom 27. Juni 1985 darauf geeinigt, daß als Maßnahmen gegen die Luftverunreinigung durch Kraftfahrzeuge 1987 die endgültigen europäischen Normen für Kraftfahrzeuge mit Motoren, deren Hubraum weniger als 1,4 Liter beträgt, festgelegt werden, damit die vorläufige Norm von 45 Gramm Kohlenmonoxid, 15 Gramm kombinierte Kohlenwasserstoff (HC)- und Stickstoff (NO_x)-Emissionen und 6 Gramm Stickoxidemissionen (NO_x) je Prüfversuch bis spätestens 1992-1993 ersetzt ist.

Mit der sogenannten "Luxemburger Vereinbarung" wurden allgemein die Grundprinzipien der künftigen Emissionsanforderungen der Europäischen Gemeinschaft festgelegt, die "nach Kraftfahrzeugklasse verabschiedet werden sollten, damit die Auswirkungen auf die europäische Umwelt die gleichen sind wie die durch die amerikanischen Normen unter Berücksichtigung der verschiedenen Einsatzmuster je Klasse bewirkten". Ferner sollten "die europäischen Normen soweit wie möglich zu vertretbaren Kosten und mit Hilfe unterschiedlicher technischer Mittel entwickelt werden".

2. Abschätzung der verfügbaren Techniken

Die zur Abfassung eines Vorschlags gemäß den obengenannten Ratsvereinbarungen führenden Arbeiten wurden in enger Verbindung mit den Sachverständigen der einschlägigen nationalen Verwaltungen und den in der erfahrenen Arbeitsgruppe der Kommission "Emissionen von Kraftfahrzeugen" (MVEG) vertretenen Berufs-, Verbraucher- und Umweltorganisationen durchgeführt. Für die betreffenden Kraftfahrzeugklassen führte diese Arbeit zur Bestimmung dreier Gruppen grundsätzlich verschiedener Technologien, nach denen die strenger Emissionsanforderungen erfüllt und die mit Emissionsreduzierungen, steigenden Verbraucherpreisen und Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch in Verbindung gebracht werden können.

- 2.1 Die Verbesserung konventioneller Motoren, einschließlich verbesserter Gemischbildungs- und Zündsysteme, Sekundärlufteinblasung ("pulse air") und/oder Abgasrückführung (EGR) oder Motorenkonzepte, bei denen magerere Kraftstoff/Luftgemische (Magergemischmotoren) mit herkömmlichen Vergasern verwendet werden.

Derartige Verbesserungen können sich in einer Senkung der Schadstoffemissionen um 20 % des 35 % gegenüber den Fahrzeugen, die den gegenwärtigen europäischen Anforderungen entsprechen (Richtlinie 83/351/EWG und ECE-Regelung 15.04) (1) entsprechen, auswirken. Gleichweise dürfte die Anwendung dieser Techniken vermutlich zu einem Anstieg der Verbraucherpreise (Listenpreise) um etwa 2 % und des Kraftstoffverbrauchs um 1 % bis 3,5 % führen.

Die Anwendung der beschriebenen Techniken kann, insbesondere wenn sie auf eine verstärkte Schadstoffreduktion zugeschnitten sind, allerdings beim Fahrverhalten (beispielsweise beim Kaltstart) und dann, wenn dieselben Ergebnisse bei Prüfgeschwindigkeiten erzielt werden sollen, die über denen liegen, die in derzeit geltenden europäischen Prüfverfahren gefordert werden, zu Problemen führen.

- 2.2 Katalysatortechniken, die keine Eingriffe im Bereich der Vergaser- und der Zündsysteme erfordern ("open loop-Dreiwegkatalysatoren") oder Magergemischmotoren mit einfachen Gemischbildungssystemen (beispielsweise Vergaser oder Zentraleinspritzanlagen) und Oxidationskatalysatoren.

Ein Hersteller (Opel) hat kürzlich eine nicht auf Katalysatoren fußende Lösung vorgestellt, der ein kompliziertes, elektronisch gesteuertes Gemischbildungs- und Zündsystem ("dreidimensionales Motormanagement") zusammen mit einer Abgasrückführung ("EGR") zugrunde liegt eine Lösung, die dieser Technologiereihe hinzugerechnet werden kann.

Derartige Techniken dürften sich wahrscheinlich in einer Verringerung der Abgasemissionen der Kraftfahrzeuge um 50% bis 60 %, in einem Anstieg der Verbraucherpreise um 4% bis 5 % und in einer Schwankung des Kraftstoffverbrauchs von - 3 % (Magergemischkonzepte) bis + 2 % auswirken.

(1) Wirtschaftskommission für Europa der UNO.

Die Anwendung dieser Techniken dürfte nicht zu Problemen im Zusammenhang mit dem Fahrverhalten oder der Erfüllung der Anforderungen bei höheren Prüfungsgeschwindigkeiten führen.

- 2.3 Fortgeschrittene Katalysatortechniken unter Verwendung von Lambdagesteuerten Dreiwegkatalysatoren, die eine vollelektronische Motorsteuerung erfordern (die zur Einhaltung der gegenwärtigen (1983) US-Emissionsbestimmungen erforderliche Technologie) oder fortgeschrittene Magergemischkonzepte mit vollelektronischer Motorsteuerung und Oxidationskatalysatoren.

Der Einsatz solcher Techniken wird sich in einer Verringerung der Schadstoffemissionen um 65% bis 75 %, in einer Steigung der Verbraucherpreise um 13% bis 15 % und in einer Schwankung des Kraftstoffverbrauchs von - 7 % (Magergemischkonzepte) bis + 3 % auswirken.

Die sogenannte "US-Technologie" hat ihre Zuverlässigkeit bei den gehobenen Fahrzeugklassen bereits unter Beweis gestellt und dürfte bei kleineren Fahrzeugklassen kaum zu Problemen im Fahrverhalten und in der Erreichung der gewünschten Verringerung der Schadstoffemissionen bei höheren Geschwindigkeiten führen. Die genannte Magergemischtechnologie befindet sich jedoch noch in einem frühen von Hersteller zu Hersteller unterschiedlichen Entwicklungsstadium, so daß ihre Leistung unter Massenfertigungsbedingungen noch demonstriert werden muß.

3. Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt

Ein Schlüsselement der Luxemburger Vereinbarung ist die Gleichwertigkeit der Umweltauswirkungen der künftigen Europäischen Normen mit denen der gegenwärtigen US-Normen unter Berücksichtigung der europäischen Verhältnisse. In der Praxis wird dieser Gleichwertigkeitsgrundsatz in der Regel so ausgelegt, daß das Gesamtvolumen der Stickoxide (seinerzeit als der die Umwelt am stärksten belastende Schadstoff angesehen), das von einem in der Gemeinschaft unter Einhaltung der Europäischen Normen betriebenen Fahrzeugpark freigesetzt wird, sich von dem Schadstoffvolumen, das von einem amerikanischen Fahrzeugpark, der unter Einhaltung der US-Normen von 1983 betrieben wird, nicht wesentlich unterscheidet.

Das Konzept der Gleichwertigkeit erfordert eine gründliche Analyse des europäischen Wagenparks und der typischen Art und Weise, wie die Wagen der betreffenden Fahrzeugklassen gefahren werden.

Bei den Fahrzeugen der Klasse unter 1,4 l wird anhand der verfügbaren statistischen Daten davon ausgegangen, daß zum Zeitpunkt der Einführung der neuen Europäischen Normen, d.h. Anfang der Neunziger Jahre, 60 % des auf etwa 100 Millionen Stückgeschätzten mit Benzinmotoren ausgerüsteten Wagenparks der Gemeinschaft in diese Klasse fällt. Was den Durchschnitt der von dem Wagenpark der Klasse unter 1,4 l jährlich gefahrenen Kilometer anlangt, so ist dieser mit 10.200 km erheblich geringer als der für die Wagen aller Klassen geltende Durchschnitt, was einen Anteil von nur 53 % an der gesamten durchfahrenen Strecke des EG-Wagenparks ausmacht. Außerdem ist diese Wagenklasse im innerstädtischen Verkehr überdurchschnittlich stark vertreten, während ihr Anteil an der Gesamtsumme der auf den EG-Autobahnen, wo die NOx-Emissionen bekanntlicherweise besonders hoch sind, durchfahrenen km nur 36 % beträgt.

Bei Berücksichtigung dieser Daten über die Verkehrsstruktur und die spezifischen NOx-Emissionen, die sich aus den verschiedenen Fahrumständen ergeben, läßt sich nachweisen, daß 45 % der jährlichen NOx-Emissionen des gesamten EG-Wagenparks, die sich auf 3,17 Mio Tonnen belaufen, auf diese Klasse der kleineren Wagen zurückzuführen sind. Mit der Durchführung der Luxemburger Vereinbarung würde eine errechnete Verringerung dieser Jahresemissionsmenge um 47 %, d.h. auf 1,67 Mio Tonnen erreicht. Gemäß den für die einzelnen Wagenklassen festgelegten Grenzwerten würde der Anteil der Wagen unter 1,4 l dann auf etwa 60 % steigen (bei den für die letztgenannte geltenden Werte der ersten Stufe).

Informationen aus der Amerikanischen Umweltschutzbehörde EPA zufolge würde der Teil des US-Wagenparks, der die Normen von 1983 voll erfüllt, jährlich rund 1,53 Mio Tonnen NOx freisetzen. Somit kann nicht davon ausgegangen werden, daß die derzeitigen Luxemburger Normen die beabsichtigte Gleichwertigkeit mit den US-Normen herbeiführen können. Um dies zu erreichen müßte der Anteil der Emissionen aus den kleinen Wagen an den jährlichen Gesamtemissionen des EG-Wagenparks auf ihren jetzigen Anteil an der gesamten jährlich durchfahrenen Strecke des EG-Wagenparks, d.h. auf ungefähr 50 %, ausgerichtet werden. Dies würde eine Verringerung ihrer Emissionen um rund 54 % gegenüber der derzeitigen Situation erforderlich machen. Die gesamten jährlichen Emissionen des EG-Wagenparks würden dann auf 1,33 Mio Tonnen sinken, was erheblich unter dem Schätzwert für die USA liegt und was somit den mit Dieselmotoren ausgerüsteten Kraftfahrzeugen, die in dieser Einschätzung noch nicht berücksichtigt wurden, eine zusätzliche Marge einräumt.

4. Die vorgeschlagenen "Europäischen Normen"

Ausgehend von dem oben als logische Grundlage entwickelten Konzept für die künftigen europäischen Normen für Wagen unter 1,4 l wird vorgeschlagen, die vorgeschriebenen Grenzwerte für ihre HC- und NOx-Emissionen um 58 % und für die CO-Emissionen um 48 % zu senken.

Die entsprechenden Grenzwerte sind:

	Kohlenmonoxid	Gesamtmenge von Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden
Betriebserlaubnis	30 g/Prüfversuch	8 g/Prüfversuch
Übereinstimmung der Produktion	36 " "	10 " "

Die Annahme dieser Werte würde bedeuten, dass für den weitaus grössten Teil der europäischen Automobilproduktion, d.h.

für 90 %, ab Anfang der 90er Jahre einheitliche Emissionsnormen gelten. Dies würde es der Industrie gestatten, die technischen Lösungen, die sie zur Zeit für die Mittelklassewagen entwickelt, nämlich die in 2.2 beschriebenen kostenwirksamen Techniken, nach denen sich sowohl die Emissionswerte senken als auch nur geringfügige oder sogar positive Wirkungen auf den Kraftstoffverbrauch erzielen lassen, auf die Klasse der Kleinwagen zu übertragen. Die auf diese Techniken zurückzuführenden Verbraucherpreissteigerungen von 4% bis 5% fügen sich in das ERGA-Konzept gleicher Grenzkosten für verbesserte Emissionsmerkmale bei sämtlichen Kraftfahrzeugklassen ein.

Demnach entspricht der vorliegende Vorschlag dem Wunsch des Rates der Umweltminister, die europäischen Normen zu vertretbaren Kosten und im Wege verschiedener technischer Lösungen zu entwickeln.

Der Vorschlag, auf einen separaten NOx-Grenzwert zu verzichten, ist eine Vorbedingung für die freie Wahl der Techniken und sogleich eine Notwendigkeit, wenn die vorgeschlagenen Normen auch bei Dieselmotoren eingehalten werden sollen.

Ferner gestattet es dieser Vorschlag - was ebenfalls im Sinne des Konzepts des Rates der Umweltminister liegt - der Industrie, weiterhin die bestehenden Motorenbestandteile zu verwenden, und führt nicht dazu, daß die Technologie völlig umgestellt wird, daß mit anderen Worten von Vergasermotoren auf ausschließlich Einspritzsysteme übergegangen wird.

Was die Daten für die Einführung anlangt, so wird vorgeschlagen, die in der Luxemburger Vereinbarung festgelegten Daten beizubehalten, nämlich:

1.10.1992 für neue Kraftfahrzeugtypen,
1.10.1993 für alle neuen Kraftfahrzeuge.

Damit würde die Industrie eine Anlaufzeit von vier bis fünf Jahren erhalten, was sich nach den Erfahrungen mit den vorangegangenen Fristen der Abgasrichtlinien der Gemeinschaft in der Regel als notwendig erwiesen hat, damit eine sachgemäß Produktplanung erfolgen kann. Die vorläufigen Normen der Luxemburger Vereinbarung für diese Fahrzeugklasse würden demnach noch zwei Jahre lang gültig bleiben, womit die Industrie die Mindestfrist erhielte, die Fahrzeuge, die sie an diese Normen angepaßt hat, zu produzieren und abzusetzen.

Die Harmonisierung der Emissionsnormen für Klein- und Mittelklassewagen soll eine Grundlage darstellen, auf der weitere Schritte für diese Fahrzeugklassen in koordinierter Weise geplant werden können.

5. Unter Berücksichtigung der in Abs. 3 dargelegten Sachverhalte zielt dieser Vorschlag auf die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus ab und steht daher im Einklang mit Artikel 100A, 3 EWG.
6. Im Zusammenhang mit diesem Vorschlag bedarf es keiner Sonderbestimmungen nach Artikel 8C EWG.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften
der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft
durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung

(Europäische Emissionsnorm für Kraftfahrzeuge unter 1,4 l)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission (1),

Zu Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es müssen Maßnahmen zur schrittweisen Verwirklichung des Binnenmarktes bis
31. Dezember 1992 ergriffen werden; der Binnenmarkt soll ein Gebiet ohne Grenzen
umfassen, auf dem der freie Güter-, Personen, Dienstleistungs- und Kapitalver-
kehr gewährleistet ist.

Das erste, am 22. November 1973 vom Rat gebilligte, Aktionsprogramm der Euro-
päischen Gemeinschaften auf dem Gebiet des Umweltschutzes forderte, daß die
jüngsten wissenschaftlichen Fortschritte in der Bekämpfung der durch Abgase
aus Kraftfahrzeugen verursachten Verunreinigung der Luft berücksichtigt und
die früher verabschiedeten Richtlinien entsprechend geändert werden. Das dritte
Aktionsprogramm sieht zusätzliche Bemühungen vor, um das derzeitige Volumen aus
Kraftfahrzeugen freigesetzter Schadstoffe erheblich zu senken. ^X

X Sollte vor Verabschiedung dieser Richtlinie die EntschlieÙung über das Vierte
Aktionsprogramm auf dem Gebiet des Umweltschutzes gefaÙt werden, wird darauf
in geeigneter Weise Bezug genommen.

In der Richtlinie 70/220/EWG (1) sind die Grenzwerte für Kohlenmonoxid und unverbrannte Kohlenwasserstoffemissionen aus solchen Motoren festgelegt. Diese Grenzwerte wurden zum ersten Mal durch die Richtlinie 74/290/EWG (2) herabgesetzt und in Übereinstimmung mit der Richtlinie 77/102/EWG (3) durch Grenzwerte für die zulässigen Stickoxidemissionen ergänzt. Die Grenzwerte für diese drei Schadstoffe wurden nacheinander durch die Richtlinien 78/665/EWG (4), 83/351/EWG (5) und 8./.../EWG (6) herabgesetzt.

In der Richtlinie 8./.../EWG sind für Kraftfahrzeuge mit einem Motorhubraum von weniger als 1,4 l Übergangsgrenzwerte festgelegt, die die derzeitigen technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten der europäischen Hersteller in diesem Marktbereich widerspiegeln; in dieser Richtlinie ist ferner bestimmt, daß im Jahre 1987 die europäischen Normen festzulegen sind, die spätestens 1992/93 zur Anwendung gelangen sollen.

Die von der Kommission über dieses Thema durchgeführten Arbeiten haben gezeigt, daß der Europäischen Gemeinschaft Technologien zur Verfügung stehen oder hier weiterentwickelt werden, die eine weitere Senkung der betreffenden Grenzwerte gestatten.

Die Grenzwerte dieser Richtlinie können von der Industrie mit einem vertretbaren Kostenaufwand und unter Anwendung unterschiedlicher technischer Mittel erreicht werden; sie gestatten es auch, letztlich die in Verbindung mit Grenzwerten

für die Fahrzeugklassen über 1,4 l eine Wirkung auf die Umwelt zu erzielen, die der Wirkung gleichwertig ist, die mit den in den Vereinigten Staaten von Amerika geltenden Emissionsnormen erreicht wird. Alle diese Grenzwerte beruhen auf dem derzeit geltenden und in der Richtlinie 70/220/EWG festgelegten Prüfverfahren und müssen überarbeitet werden, wenn dieses Verfahren durch eine Prüfung ergänzt wird, bei der die Fahrbedingungen, die in nicht bebauten Gebieten herrschen, als Masstab dienen.

(1) ABl. Nr. L 76 vom 6.4.1970, S. 1.

(2) ABl. Nr. L 159 vom 15.6.1974, S. 61.

(3) ABl. Nr. L 32 vom 3.2.1977, S. 32.

(4) ABl. Nr. L 223 vom 14.8.1978, S. 48.

(5) ABl. Nr. L 197 vom 20.7.1983, S. 1.

(6) ABl. Nr. L

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie ../.../EWG wird wie folgt geändert:

ANHANG I Die letzte Zeile der Tabelle Nr. 5.2.1.1.4 erhält folgende Fassung:

"C < 1,400	30	8	-"
------------	----	---	----

ANHANG I Die letzte Zeile der Tabelle Nr. 7.1.1.1 erhält folgende Fassung:

"C < 1,400	36	10	-".
------------	----	----	-----

Artikel 2

1. Ab 1. April 198. dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen der Luftverunreinigung durch Abgase von Motoren mit einem Hubraum von weniger als 1.400 cm³
 - die Gewährung der EWG-Betriebserlaubnis, die Ausstellung des Dokuments nach Artikel 10 Absatz 1 letzte Einrückung der Richtlinie des Rates 70/156/EWG (1) oder die Gewährung der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen Kraftfahrzeugtyp verweigern,
 - die Inbetriebnahme von Kraftfahrzeugen untersagen,

wenn die Schadstoffemissionen dieser Kraftfahrzeugtypen oder derartiger Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch diese Richtlinie, nicht genügen.

2. Ab 1. Oktober 1992 dürfen die Mitgliedstaaten bei mit Motoren von weniger als 1.400 cm³ Hubraum ausgerüsteten Kraftfahrzeugen
 - das in Artikel 10 Absatz 1 letzte Einrückung der Richtlinie 70/156/EWG für einen Kraftfahrzeugtyp geltende Dokument nicht mehr ausstellen,
 - die für einen Kraftfahrzeugtyp geltende Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung zurückweisen,

(1) Zuletzt geändert durch die Richtlinie 87/358/EWG, ABl. Nr. L 192 vom 11.7.1987, S. 51.

wenn die Schadstoffemissionen dieses Kraftfahrzeugtyps den Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch diese Richtlinie, nicht genügen.

3. Ab 1. Oktober 1993 dürfen die Mitgliedstaaten bei Kraftfahrzeugen, die mit Motoren von weniger als 1.400 cm³ Hubraum ausgerüstet sind, die Inbetriebnahme untersagen, wenn diese Fahrzeuge Schadstoffemissionen aufweisen, die den Vorschriften der Anhänge zur Richtlinie 7/220/EWG, zuletzt geändert durch diese Richtlinie, nicht genügen.

Artikel 3

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 1. April 198. nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren (Kraftfahrzeuge unter 1.400 cm³)

KOM(87) 706 endg.; Ratsdok. 4637/88

Der Bundesrat hat in seiner 588. Sitzung am 29. April 1988 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt die Intention des Richtlinien-vorschlags der EG-Kommission. Er hält jedoch die vorgesehene Absenkung der Grenzwerte noch nicht für ausreichend. Er verweist insofern auf seinen Beschluß vom 27. November 1987 - BR-Drucksache 328/87 (Beschluß) - und erinnert an das in der EG erzielte Einvernehmen, daß die europäischen Normen die gleiche Entlastung der europäischen Umwelt bewirken sollen, wie sie mit den US-Normen erreicht werden würde. Dieser Grundsatzbeschluß gilt auch für die Kraftfahrzeuge der Hubraumklasse unter 1,4 l.

...

Nach den verfügbaren statistischen Daten werden zum Zeitpunkt der Einführung dieser neuen Norm Anfang der 90er Jahre etwa 60 Prozent des gesamten europäischen Wagenparks mit Benzinmotoren auf Fahrzeuge der Hubraumklasse unter 1,4 l entfallen. An den Gesamtfahrleistungen sind diese Fahrzeuge mit etwa 53 Prozent beteiligt. Damit ist die Fahrzeugklasse unter 1,4 l für einen großen Teil der Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs und vor allem auch für einen großen Teil der sehr hohen Stickoxidbelastung der Innenstädte verantwortlich. Diese Emissionen müssen deshalb vorrangig herabgesetzt werden.

Nach Auffassung des Bundesrates entsprechen die im Richtlinienvorschlag enthaltenen Grenzwerte dieser Notwendigkeit nicht, zumal sie erst ab 01.10.1992/93 in Kraft treten sollen und Prognosen eine weitere Zunahme des Verkehrs erwarten lassen. Die vorgeschlagenen Grenzwerte können im allgemeinen allein mit motorischen Maßnahmen erfüllt werden. Damit werden die bereits bestehenden bzw. sich noch im Entwicklungsstadium befindenden technischen Möglichkeiten, die einen besseren Umweltschutz garantieren, nicht genügend berücksichtigt.

Die Bundesregierung wird gebeten, sich bei den weiteren Beratungen über die Richtlinie dafür einzusetzen, daß durch die Grenzwertfestlegung eine größtmögliche Emissionsminderung sichergestellt wird, wie sie dem Stand der Technik entsprechend durch fortgeschrittene Katalysatorsysteme erreicht werden kann.

...

Drucksache 90/88 (Beschluß)

Der Bundesrat hält jedoch die Einföhrungstermine unter den gegebenen Umständen für verspätet. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen über die Abgasminderungstechniken und auch im Hinblick darauf, daß bereits jetzt zahlreiche Fahrzeuge unter 1,4 l Hubraum den geforderten EG-Normen und einige sogar den strengen US-Normen entsprechen, bittet der Bundesrat die Bundesregierung auf kürzere Einföhrungstermine hinzuwirken:

- 1. Oktober 1990 für neue Kraftfahrzeugtypen,
- 1. Oktober 1991 für alle neuen Kraftfahrzeuge.

In diesem Zusammenhang weist der Bundesrat auf die Bedeutung des Testzyklus hin. Der derzeitige ECE-Fahrzyklus umfaßt lediglich den Geschwindigkeitsbereich von 0 - 50 km/h und berücksichtigt damit in keiner Weise das Verhalten auf der freien Strecke.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, auf eine beschleunigte Fortentwicklung des Fahrzyklus zu drängen und dabei einen realistischen Geschwindigkeitsbereich so in den Zyklus einzubeziehen, daß das tatsächliche Fahrverhalten und damit die Schadstoffemissionen realistisch dargestellt werden.