

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch
Emissionen von Kraftfahrzeugen

KOM(2000) 487 endg.; Ratsdok. 11266/00

Übermittelt vom Bundesministerium für Finanzen am 26. September 2000 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 7. September 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 721/96 = AE-Nr. 963083.

BEGRÜNDUNG

A. ZIEL DES VORSCHLAGS

Ziel des Vorschlags ist es, die Richtlinie 70/220/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/102/EG, zu ändern und die für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor geltenden Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte zu ergänzen. Dieser Vorschlag enthält Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte für neue Typen leichter Nutzfahrzeuge (Klasse N₁) der Gewichtsklasse II (mehr als 1 305 kg bis einschließlich 1 760 kg) und der Gewichtsklasse III (mehr als 1 760 kg) mit Fremdzündungsmotor. Ferner werden durch den Vorschlag in den Geltungsbereich der Niedrigtemperaturprüfung neue Typen von Personenkraftwagen (Klasse M₁) mit Fremdzündungsmotor mit mehr als sechs Sitzplätzen und Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotor mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg einbezogen. Diese Personenkraftwagen fielen bisher nicht unter den Geltungsbereich der Niedrigtemperaturprüfung, die in der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG, vorgesehen ist.

B. RECHTSGRUNDLAGE

Die Maßnahmen werden auf der Grundlage von Artikel 95 EG-Vertrag vorgeschlagen. Sie sind Teil des europäischen Typgenehmigungssystems für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, und ihre Einhaltung wird für neue, von den innerstaatlichen Behörden ausgestellte Typgenehmigungen verbindlich vorgeschrieben sein. Dieser gesetzgeberische Ansatz wird von den Marktteilnehmern voll unterstützt.

Der Text ist für den EWR von Bedeutung.

C. HINTERGRUND

Ein Abgaskatalysator kann sich auf den Umfang der Emissionsminderung auswirken, da sich nach dem Anlassen des Fahrzeugs die Emissionsminderung mit der zunehmenden Erwärmung des Systems verstärkt. Der Katalysator braucht jedoch eine gewisse Zeit, bis er seine "Zündungs-" Temperatur, d.h. die Temperatur, bei der der Katalysator warm genug ist, um die Schadstoffemissionen mit optimaler Wirksamkeit zu reduzieren, erreicht. Die Sauerstoff- (oder Lambda-) Sonde, die das Luft-Kraftstoffverhältnis auf das stöchiometrische Niveau bringt, das für die optimale Wirksamkeit des Katalysators erforderlich ist, wird ebenfalls von der Temperatur beeinflusst.

Zur Erwärmung der Lambdasonde auf Betriebstemperatur ist zwar weniger Energie erforderlich als für den Katalysator, die Zeit, die erforderlich ist, bis der Katalysator die optimale Betriebstemperatur erreicht, hängt jedoch von mehreren Faktoren ab. Das breite Spektrum der Betriebsbedingungen, denen ein Fahrzeug unterliegt, könnte beispielsweise beschrieben werden durch (a) ein Fahrzeug, das an einem kalten Wintermorgen angelassen und sogleich dem diskontinuierlichen Stadtverkehr ausgesetzt wird, oder (b) ein Fahrzeug, das an einem warmen Sommermorgen angelassen wird und sogleich bei hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn gefahren wird. Diese Bedingungen wirken sich zweifellos auf die Warmlaufzeit des Motors, den Temperaturanstieg der Auspuffgase und somit die

Wärmeübertragung zwischen den Auspuffgasen und dem Katalysator (sowie der Lambdasonde) aus.

Es ist erwiesen, daß viele Fahrten im städtischen Bereich relativ kurz sind und ein Katalysator daher seine optimale Betriebstemperatur mitunter kaum erreicht. Während dieser Fahrten können die Auspuffemissionen, gemessen in g/km, relativ hoch sein. In der Tat ist der Anteil der Auspuffemissionen eines Fahrzeugs während der Aufwärmphase des Katalysators am größten. Zur Verminderung der während einer Fahrt insgesamt abgegebenen Emissionen sollte die Zeit, die ein Katalysator bis zur Erreichung seiner optimalen Betriebsfähigkeit braucht, verkürzt werden.

Im Hinblick auf eine Prüfung, die Bedingungen vorschreibt, die den Betrieb des Katalysators unmittelbar beeinflussen, wurde in der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG, eine Niedrigtemperaturprüfung eingeführt, bei der die Emissionen von Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoffen (HC) gemessen werden. Diese Niedrigtemperaturprüfung wird bei einer Umgebungstemperatur von -7° Celsius während des städtischen Fahrzyklus (der aus vier Wiederholungen des Grundstadtfahrzyklus besteht) gemäß Abbildung III.1.1. von Anhangs III, Anlage 1 der Richtlinie 70/220/EWG durchgeführt.

Die Richtlinie 98/69/EG beschränkt den Geltungsbereich der Niedrigtemperaturprüfung auf neue Typen von Fahrzeugen der Klasse N₁ der Gewichtsklasse I (weniger oder gleich 1305 kg) mit Fremdzündungsmotor und auf neue Typen von Fahrzeugen der Klasse M₁, mit Ausnahme von Fahrzeugen mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg. Die für die Niedrigtemperaturprüfung geltenden Grenzwerte sind 15 g/km für CO und 1,8 g/km für HC, und sie sind auf alle neuen Typen dieser Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2002 anwendbar (ab dem 1. Januar 2006 gelten die Grenzwerte für alle Typen dieser Fahrzeuge).

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 98/69/EG muß die Kommission einen Vorschlag zur Bestätigung der Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge der Klasse N₁, Typen II und III mit Fremdzündungsmotor vorlegen, wobei diese Grenzwerte entsprechend Nummer 5.3.5 des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG für [neue Typen] dieser Fahrzeuge spätestens ab 2003 gelten sollten.

D. EINBEZIEHUNG INTERESSIERTER PARTEIEN

1. Standpunkt der Mitgliedstaaten

Die Sachverständigen der Mitgliedstaaten wurden von dem Inhalt dieses Vorschlags im Rahmen der beratenden Arbeitsgruppe der Kommission, der Arbeitsgruppe "Kraftfahrzeugemissionen" (MVEG) unterrichtet. Die Mehrzahl der Sachverständigen unterstützt den Vorschlag.

2. Standpunkt des Berichterstatters des Parlaments

[....]

3. Standpunkt der Industrie

Die Motorenindustrie war seit Beginn der Diskussionen beteiligt und hat erheblich zur Zusammenstellung der einschlägigen Prüfdaten beigetragen. Der Vorschlag der Kommission wird von ihr unterstützt.

E. GRUNDLAGE UND INHALT DES VORSCHLAGS

Eine begrenzte Zahl der derzeit hergestellten Fahrzeuge der Klasse N₁, Typen II und III, sowie "schwerer" Fahrzeuge der Klasse M₁ - alle mit Fremdzündungsmotor ausgerüstet - wurde bei normaler Umgebungstemperatur (etwa 22° Celsius) und bei niedriger Umgebungstemperatur von -7° Celsius geprüft. Anhand der Ergebnisse dieser Prüfungen wurde das Verhältnis zwischen den CO- und HC-Emissionen bei normaler Umgebungstemperatur und den CO- und HC-Emissionen bei niedriger Umgebungstemperatur bestimmt. Unter Verwendung dieser Werte wurden aus den für Fahrzeuge der Klasse M₁ und der Klasse N₁, Typ I, gemäß Nummer 5.3.5.2. des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG geltenden Niedrigtemperatur-Grenzwerten gleichwertige Niedrigtemperatur-Grenzwerte errechnet. Diese Prüfdaten unterscheiden sich deutlich von den für Fahrzeuge der Typen II und III gemessenen Emissionen. Daher ist es angemessen, daß für diese beiden Gewichtsklassen unterschiedliche Grenzwerte gelten.

Die unter diesen Vorschlag fallenden Fahrzeugtypen - Fahrzeuge der Klasse N₁, Typen II und III mit Fremdzündungsmotor - werden EU-weit in kleineren Stückzahlen verkauft. Die große Mehrheit dieser Fahrzeuge ist mit Dieselmotor ausgerüstet. Um die Niedrigtemperatur-Grenzwerte einhalten zu können, sind für diese Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor weitere Entwicklungsarbeiten und zusätzliche Ausrüstungen erforderlich, die natürlich mit zusätzlichen Kosten für den Hersteller verbunden sind. Es ist jedoch davon auszugehen, daß es während der Vorlaufzeit bis zur Anwendung dieser Maßnahmen eine Weiterentwicklung der emissionsmindernden Einrichtungen für diese Fahrzeugtypen geben wird, so daß durchaus niedrigere als die nach diesem Verfahren berechneten Grenzwerte vorgeschlagen werden können.

Daher schlägt die Kommission aufgrund des in Artikel 3 Absatz 1 und Nummer 5.3.5 des Anhangs I der Richtlinie 98/69/EG erteilten Auftrags vor, daß für die folgenden Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor Niedrigtemperatur-Grenzwerte für CO und HC festgelegt werden sollten:

- Fahrzeuge der Klasse N₁ der Gewichtsklasse II (über 1 305 kg bis einschließlich 1 760 kg);
- Fahrzeuge der Klasse N₁ der Gewichtsklasse III (über 1 760 kg).

Fahrzeuge der Klasse M₁ mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg, die bisher ausgenommen waren, werden also unter den Geltungsbereich der Niedrigtemperaturprüfung fallen.

Darüber hinaus und in Anlehnung an die Prüfung für die Abgasemissionen soll die Niedrigtemperaturprüfung für Fahrzeuge der Klassen M und N mit Fremdzündungsmotor und einer Höchstmasse bis zu 3 500 kg gelten.

Die vorgeschlagenen Niedrigtemperatur-Grenzwerte für Fahrzeuge der Klasse N₁, Typen II und III, erscheinen in der nachstehenden Tabelle fett gedruckt:

Prüftemperatur 266 K (-7°C)			
Klasse	Typ	Masse Kohlenmonoxid (CO) L ₁ (g/km)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) L ₂ (g/km)
M ₁ ⁽¹⁾	-	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
N ₁ ⁽²⁾	II	27	3,2
	III	34	4,0

⁽¹⁾ Außer Fahrzeugen mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von mehr als 2500 kg.

⁽²⁾ Sowie die in der Fußnote 1 genannten Fahrzeuge der Klasse M₁.

Ab dem 1. Januar 2003 sollen diese Grenzwerte für neue Typen von Fahrzeugen der Klasse N₁, Typen II und III, mit Fremdzündungsmotor und für Fahrzeuge der Klasse M₁ mit Fremdzündungsmotor mit mehr als sechs Sitzplätzen oder einer Höchstmasse von bis zu 2500 kg gelten.

Während nach der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG, auf Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor die Niedrigtemperaturprüfung angewandt wird, ist es zweckmäßig, zwischen Fahrzeugen, die nur mit Benzin oder nur mit einem gasförmigen Kraftstoff wie Flüssiggas (LPG) oder Erdgas (NG) oder sowohl mit Benzin als auch mit LPG oder Erdgas (NG) angetrieben werden, zu unterscheiden.

Daher wird vorgeschlagen, daß Fahrzeuge, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff (LPG oder NG) angetrieben werden, von der Niedrigtemperaturprüfung befreit werden. Ferner sollen Fahrzeuge, die sowohl mit Benzin als auch mit einem gasförmigen Kraftstoff angetrieben werden können, bei denen das Benzinantriebssystem jedoch nur für Notfälle oder zum Starten eingebaut ist und der Kraftstofftank nicht mehr als 15 Liter Benzin faßt, als Fahrzeuge angesehen werden, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff angetrieben werden können und daher von der Niedrigtemperaturprüfung befreit werden.

Fahrzeuge, die sowohl mit Benzin als auch mit LPG oder NG angetrieben werden, sollen für die Zwecke der Niedrigtemperaturprüfung nur mit Benzin geprüft werden.

F. SUBSIDIARITÄT

1. Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen angesichts der der Kommission übertragenen Verpflichtungen

Ziel dieser Maßnahmen ist die Anpassung der bestehenden Maßnahmen an den technischen Fortschritt sowie an neue Erkenntnisse im Umweltbereich. Diese bestehenden Maßnahmen

haben weitgehend dazu beigetragen, daß die Harmonisierung des Fahrzeugmarkts der Gemeinschaft seit 1988 verwirklicht werden konnte. Ihre Anpassung ist in der Richtlinie 98/69/EG ausdrücklich vorgesehen und ist Teil des globalen Konsenses, der die Annahme der vorhergehenden Richtlinie ermöglicht hat.

2. Jeweilige Zuständigkeit der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten

Mit der Richtlinie 89/458/EWG entschloß sich die Gemeinschaft, alle emissionsbezogenen Vorschriften für die Typgenehmigung von Neufahrzeugen auf der Grundlage der vollständigen Harmonisierung zu vereinheitlichen. Daher fällt diese Angelegenheit unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft.

3. Handlungsmöglichkeiten der Gemeinschaft

Die einzige realistische Handlungsmöglichkeit ist die Rechtsetzung auf der Grundlage einer Richtlinie oder einer Verordnung. Als Einzelrichtlinie, die die Anwendung der durch die Richtlinie 70/156/EWG, in der Fassung der Richtlinie 98/91/EG, eingeführten EG-Typgenehmigung ermöglicht, entspricht der Vorschlag den rechtlichen Anforderungen in diesem Sektor.

4. Verfügbarkeit eines Konzepts mit allgemeinen Zielen, das von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist

Um den Bestimmungen der Rahmenrichtlinie 70/156/EWG, in der Fassung der Richtlinie 98/91/EG, gerecht zu werden, bedarf es einer einheitlichen, detaillierten Richtlinie.

G. SCHLUBFOLGERUNGEN

Dieser Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates gewährleistet das höchste Maß an Umweltschutz und entspricht einem wirtschaftlich vertretbaren globalen Konzept und realistischen technischen Möglichkeiten.

Der Vorschlag wird zu einem besseren Schutz der Volksgesundheit in der Gemeinschaft beitragen. Er legt ehrgeizige, aber realistische Ziele fest, wobei jedoch der Automobil- und Zulieferindustrie eine genügend lange Vorlaufzeit für die Entwicklung und Umsetzung der erforderlichen Technologien eingeräumt wird.

2000/0211 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen

(Text für den EWR von Bedeutung)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen⁴, in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG der Kommission⁵, handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁶, in der Fassung der Richtlinie 98/91/EC des Europäischen Parlaments und des Rates⁷, eingeführten Typgenehmigungsverfahrens.
- (2) Mit der Richtlinie 70/220/EWG, in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG⁸, wurden besondere Emissionsgrenzwerte für Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe sowie eine neue Prüfung zur Messung dieser Emissionen bei niedrigen Temperaturen eingeführt, um das Verhalten der emissionsmindernden Einrichtungen von Fahrzeugen der Klasse M₁ und der Klasse N₁, Typ I, mit Fremdzündungsmotor an die in der Praxis angetroffenen Umgebungsbedingungen anzupassen.

¹ ABl. C

² ABl. C

³ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom, gemeinsamer Standpunkt des Rates vom und Beschluß des Europäischen Parlaments vom

⁴ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S.1.

⁵ ABl. L 334 vom 28.12.1999, S.43.

⁶ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S.1.

⁷ ABl. L 11 vom 16.1.1999, S.25.

⁸ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S.1.

- (3) Die Kommission hat für Fahrzeuge der Klasse N₁, Typen II und III, mit Fremdzündungsmotor geeignete Niedrigtemperatur-Emissionsgrenzwerte festgelegt. Es empfiehlt sich nunmehr, in den Geltungsbereich der Niedrigtemperaturprüfung auch Fahrzeuge der Klasse M₁ mit Fremdzündungsmotor mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeuge der Klasse M₁ mit Fremdzündungsmotor mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg aufzunehmen, die bisher ausgeschlossen waren.
- (4) Es empfiehlt sich, Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die nur mit gasförmigem Kraftstoff (LPG oder NG) angetrieben werden, aufgrund ihrer Emissionsmerkmale von der Niedrigtemperaturprüfung zu befreien. Fahrzeuge, bei denen das Benzinantriebssystem jedoch nur für Notfälle oder zum Starten eingebaut ist und der Kraftstofftank nicht mehr als 15 Liter Benzin faßt, sollten als Fahrzeuge angesehen werden, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff angetrieben werden können.
- (5) Die Niedrigtemperatur-Emissionsprüfung sollte an die Emissionsprüfung bei normaler Umgebungstemperatur angeglichen werden. Die Niedrigtemperaturprüfung ist daher auf Fahrzeuge der Klassen M und N mit einer Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg beschränkt.
- (6) Die Richtlinie 70/220/EWG ist entsprechend zu ändern -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und VII der Richtlinie 70/220/EWG werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum [30. Juni 2001] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am [dritten] Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

ÄNDERUNGEN DES ANHANGS I DER RICHTLINIE 70/220/EWG

1. Abschnitt 5.3.5 wird wie folgt geändert:

Die Fußnote (1) entfällt.

2. Abschnitt 5.3.5.1. erhält folgende Fassung:

‘5.3.5.1. Diese Prüfung ist an allen Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 mit Fremdzündungsmotor, außer an Fahrzeugen, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff (LPG oder NG) angetrieben werden, durchzuführen. Fahrzeuge, die sowohl mit Benzin als auch mit einem gasförmigen Kraftstoff angetrieben werden können, bei denen das Benzinantriebssystem jedoch nur für Notfälle oder zum Starten eingebaut ist und der Kraftstofftank nicht mehr als 15 Liter Benzin faßt, werden in bezug auf die Prüfung Typ VI als Fahrzeuge angesehen, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff angetrieben werden können.

Fahrzeuge, die sowohl mit Benzin als auch mit LPG oder NG angetrieben werden können, werden bei der Prüfung des Typs VI nur mit Benzin geprüft.

Ab dem 1. Januar 2002 gilt dieser Abschnitt für neue Typen von Fahrzeugen der Klasse M_1 und Klasse N_1 , Typ I, mit Ausnahme von Fahrzeugen mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg.

Ab dem 1. Januar 2003 gilt dieser Abschnitt für neue Typen von Fahrzeugen der Klasse M_1 und der Klasse N_1 , Typen II und III, sowie Fahrzeuge mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg.’

3. Die Tabelle in Abschnitt 5.3.5.2. wird durch folgende Tabelle ersetzt:

Prüftemperatur 266 K (-7°C)			
Klasse	Typ	Masse Kohlenmonoxid (CO) L_1 (g/km)	Masse Kohlenwasserstoffe (HC) L_2 (g/km)
$M_1^{(1)}$	-	15	1,8
N_1	I	15	1,8
$N_1^{(2)}$	II	27	3,2
	III	34	4,0

⁽¹⁾ Ausgenommen Fahrzeuge mit mehr als sechs Sitzplätzen und Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 2 500 kg.

⁽²⁾ Sowie die in der Fußnote 1 genannten Fahrzeuge der Klasse M_1 .

ÄNDERUNGEN DES ANHANGS VII DER RICHTLINIE 70/220/EWG

4. Der erste Satz des Abschnitts 1 erhält folgende Fassung:

'1. Dieser Anhang gilt nur für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor im Sinne des Abschnitts 5.3.5 des Anhangs I.'
5. Der erste Satz des Abschnitts 2.1.1 erhält folgende Fassung:

'2.1.1. Dieses Kapitel betrifft die erforderliche Ausrüstung für Niedrigtemperatur-Emissionsprüfungen an Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor im Sinne des Abschnitts 5.3.5 des Anhangs I.'
6. Die Fußnote (1) in Abschnitt 4.3.3. entfällt.

01.12.00

Beschluss
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen

KOM(2000) 487 endg.; Ratsdok. 11266/00

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluss ist gemäß § 35 GO BR gefasst worden.